Ambrogio Fogar

400 GIORNI INTORNO AL MONDO

PRESENTAZIONE DI BEPPE CROCE

RIZZOLI

Ambrogio Fogar

400 GIORNI INTORNO AL MONDO.

Quarta di copertina:

Leggere Fogar significa salire con lui a bordo del «Surprise» e seguirlo in un'impresa che, nella storia della navigazione sportiva, è stata portata a termine soltanto cinque volte: il giro del mondo da est a ovest, un viaggio di 37.000 miglia, durato dal 1° novembre 1973 al 7 dicembre 1974, da Castiglione della Pescaia a Castiglione della Pescaia, lasciando a dritta il Capo Horn, a sinistra l'Australia, attraverso lo Stretto di Torres, e poi a dritta ancora il Capo di Buona Speranza. Presentato da Beppe Croce (presidente della Federazione Italiana della Vela), con un'appendice di Mauro Mancini, sul «caso Fogar» e i documenti della Marina Argentina, «400 giorni intorno al mondo» è il libro di un grande navigatore solitario che, da uomo normale, scrive per gli uomini normali, raccontando come e perché il mare può essere sport, agonismo, avventura, scuola di prudenza e di carattere, misura d'ardimento individuale, educazione a fare i conti con se stessi e amore per la natura.

Ambrogio Fogar è nato a Milano nel 1941. Paracadutista sportivo fino a 21 anni, quando un incidente di lancio ha interrotto la sua attività, ha preso il brevetto di pilota; poi si è dedicato alla vela. Fu l'unico civile italiano a portare a termine durante l'Ostar 1972 la traversata atlantica. L'anno seguente ha partecipato alla regata transoceanica Città del Capo - Rio de Janeiro. Oltre al libro che qui presentiamo ha scritto «Il mio Atlantico» (Premio Bancarella Sport), «Messaggi in bottiglia», «L'ultima leggenda» e «La zattera».

A mia moglie Maria Teresa e a tutti i giovani che vorranno leggerlo

PRESENTAZIONE.

Di Beppe Croce.

La mattina del 7 dicembre 1974, dando fondo nelle acque di Castiglione della Pescaia, Ambrogio Fogar non portava soltanto a termine il suo giro del mondo, ma concludeva la più grande impresa velica mai compiuta da un navigatore solitario italiano.

La bella, difficile, spesso drammatica avventura, sospesa qualche volta, e in più di un episodio, al filo esilissimo dell'imponderabile, ai limiti della resistenza umana, sull'orlo del crollo psicologico e fisico, non costituiva soltanto il successo di un uomo senza dubbio eccezionale: l'arrivo del Surprise, accolto da una folla incredibile, e quale mai si era vista prima in Italia in una manifestazione del genere, portava a trionfale conclusione, e ne rappresentava quindi il prestigioso epilogo, tutti gli sforzi, i tentativi, le esperienze compiute, in un arco di non più di 140 anni, dai primi navigatori italiani della marina da diporto.

Ma, mentre in altri paesi, e soprattutto in Gran Bretagna, in Francia, negli Stati Uniti, in Canada, esisteva, da tempo, una lunga tradizione in questo campo, da noi in Italia si era sempre trattato di episodi isolati, suscitati più dal coraggio di un uomo che non da un sentimento diffuso.

In realtà, fu la regata in solitario attraverso l'Atlantico, TOSTAR del 1972, che vide per la prima volta gli italiani lanciarsi decisamente, e non isolati, sulle vie oceaniche, sull'esempio, forse, di quell'Alex Carozzo che, nell'inverno '65-'66, aveva affrontato con successo la

traversata invernale, in solitario, del Pacifico.
Franco Faggioni col Sagittario, Ambrogio Fogar col Surprise, Carlo Mascheroni col Chica Boba, Edo Guzzetti col Namar IV, Erik Pascoli col suo polemico Rondetto, furono certamente i primi velisti italiani ad inserirsi, a livello agonistico, su una strada che, da oltre ottant'anni, era già stata percorsa, in numerose imprese, tra le quali, particolarmente significative, alcune regate attraverso l'Atlantico.
Una partecipazione tanto notevole di italiani ad una regata transatlantica in solitario servì, senza dubbio, a scoprire e a rivelare al grande pubblico di non iniziati un lato ancora sconosciuto del grande yachting d'altomare, la possibilità di competere da soli, attraverso gli oceani, in una regata di notevole livello internazionale.
Altri episodi, assai meno clamorosi per i lettori dei quotidiani, avevano già notevolmente aumentato il prestigio della nostra nautica da diporto nel mondo velico, quali la partecipazione di alcune nostre barche alla Regata da Cape Town a Rio de Janeiro, di una nostra barca alla Buenos Aires-Rio, di alcune nostre barche alla Regata delle Bermude, ad una Regata Transpacifica dalla California a Honolulu, e sulle rotte della Manica e dell'Irlanda, sul percorso fascinoso del Fastnet Rock.
Riecheggiano qui nomi a noi notissimi, e che citiamo senza la pretesa di ricordarli ovviamente tutti, dal Vento Perso al Caroly, da Mait II al Corsaro II, dalla Stella Polare ad Al Na Ir IV, da Guia a Levantades, a Mabelle, a Naif ed a molti altri.
Questa, però, è la storia di ieri e di oggi, che ormai tutti conosciamo, e che ha già trovato una sua letteratura : l'abbiamo soltanto accennata, per mettere in evidenza non soltanto il salto di qualità, ma, soprattutto, la recentissima grande spinta oltre gli Stretti, nei confronti dei timidi, seppur coraggiosi, tentativi delle origini.

Il richiamo verso le grandi distese oceaniche, verso i grandi silenzi dell'altomare, che aveva attirato agli inizi i pionieri, in forma forse ancora romantica, si era andato trasformando,' col tempo, in un desiderio molto più diffuso, ad un livello di seria partecipazione tecnica, non isolata e sporadica, ma, in un certo senso, corale : gli italiani si inserivano così, dopo inizi modesti, nel quadro delle grandi avventure nautiche, e vi cominciavano a scrivere pagine di tutto rispetto, sotto gli occhi di un pubblico sempre più vasto.
Per dare alla straordinaria impresa di Fogar una sua logica collocazione, occorre, a mio avviso, anche con una rapida sintesi, andare un poco a ritroso nel tempo: sia pure nelle inevitabili lacune, o nella incertezza di alcune date, noi possiamo, con una certa approssimazione, stabilire qualche punto fermo, per inquadrare, idealmente, i tempi eroici del pionierismo.
È certamente esatto che il primo navigatore «diportista» italiano sia stato il genovese Raimondo Villa: avendo a bordo con sé due marinai, il Villa riuscì ad attraversare l'Atlantico, da Genova a Buenos Aires, nel 1835, con una specie di bilancella o « leudo » dal nome non certamente modesto di Santa Maria.
58 giorni di navigazione, di cui le cronache ci dicono in realtà molto poco, tanto che il viaggio è ormai avvolto da un velo di leggenda.
Dovranno passare quasi cinquantanni, prima di ritrovare un altro navigatore oceanico: si tratta questa volta del calabrese Vincenzo Fondacaro, ardente garibaldino, che nel 1880, col suo Leone di Caprera, naviga da Montevideo a Caprera, per il gesto romantico di deporre un fiore sulla tomba dell'eroe dei due mondi.
Con Enrico d'Albertis, il «Capitano d'Albertis» a sua volta entrato nella leggenda grazie alla notorietà
dei suoi libri di recente ristampati - l'Italia trova forse il suo primo navigatore ed esploratore sistematico, un vero yachtsman di vasta cultura scientifica e tecnica: il glorioso Corsaro ripete, nel 1892, il

viaggio di Colombo, e porta i colori di Genova sulla prima terra americana scoperta dal Grande Navigatore.
I suoi viaggi, le sue esplorazioni, le minuziose cronache ed i suoi giornali di bordo, rispecchiano, compiutamente, la vita di un vero gentleman della vela alla fine del secolo scorso, marinaio ardimentoso e completo, sotto ogni aspetto.
E ancora, nel 1896, il livornese Alberto d'Ottone col suo Antonietta ed un equipaggio di soli tre uomini, traversa l'Atlantico, in una crociera da Livorno a Buenos Aires: con lui probabilmente si chiuse il periodo precedente la prima guerra mondiale.
Verso la fine del 1926, quarant'anni dopo, un torinese mutilato di guerra — privo addirittura delle gambe — tenta di traversare da solo l'Atlantico.
Partito da Torre del Greco verso la fine dell'anno, Teresio Fava, incredibilmente, riesce a portarsi nei pressi della Costa nordamericana, dopo una drammatica navigazione.
Un veliero francese lo avvista, nelle vicinanze di Terranova, ad un tiro di schioppo dalla meta. Ma questa è l'ultima notizia su Teresio Fava, perché, in seguito, non se ne saprà più nulla.
Pochi anni dopo, il primo giro del mondo compiuto da un equipaggio italiano. Ha una data precisa, il 1932, ed un nome noto, la goletta Mas.
Il messinese Francesco Geraci, partito da Napoli con Paolo David, è costretto a far tappa ai Caraibi, per sbarcare il compagno, gravemente ammalato.
L'incrollabile Geraci rientra in Italia su una nave, trova un altro compagno, il marinaio Rosario Dominici, ritorna ai Caraibi e riprende il mare.
Attraversa Panama, il Pacifico, tocca le Isole Figi, attraversa l'Oceano Indiano, e, per Suez, ritorna a Messina, il 28 giugno 1935: una impresa certamente notevole per quei tempi, portata a termine con mille difficoltà.

Prima dello scoppio della seconda guerra mondiale, il toscano Giovanni Martucci è l'ultimo italiano a traversare l'Atlantico, da New York a Genova : il suo Iris, dopo qualche mese di sosta, riprende il mare, e ripete, in senso contrario, la sua navigazione, arrivando felicemente a New York da cui era partito circa cinque mesi prima.
È proprio da queste imprese che prende lo spunto quella che noi potremmo definire la seconda ondata dei navigatori italiani, di cui già abbiamo fatto cenno all'inizio.
Non c'è dubbio che, tra essi, Ambrogio Fogar merita un posto di vertice, perché la sua impresa è al di là di ogni precedente, e costituisce oggi una avventura che resterà, nel tempo, quale gloria del diporto nautico italiano.
Solo, con se stesso, col fedele Surprise e l'occhio benevolo del buon Dio, Fogar compie un giro del mondo che trova pochi termini di confronto.
Da Castiglione della Pescaia a Castiglione della Pescaia, lasciando a dritta il Capo Horn, a sinistra l'Australia, attraverso lo Stretto di Torres, e poi a dritta ancora il Capo di Buona Speranza: 402 giorni, con brevi soste tecniche per le indispensabili riparazioni, per 37.000 miglia, dal 1° novembre 1973 (giorno di tutti i Santi!) al 7 dicembre 1974 (giorno di S. Ambrogio!).
Non voglio dire che i Santi abbiano contribuito in maniera decisiva al successo della straordinaria impresa : voglio dire soltanto che non l'hanno certamente ostacolata.
Attraverso pagine palpitanti, pur nella loro scarna emotività, con un tono quasi distaccato, più di critico che
di protagonista, Fogar ci racconta qui di seguito le sue avventure: la collisione con un mercantile, l'urto contro la balena, i vari successivi capovolgimenti, le poche ma gravissime avarie: leggerete, con stupore, di un solitario che cade in mare, rimane legato con una cima alla sua barca, vede la sua barca capovolgersi,

la rivede con la chiglia in su e poi, adagio adagio, riprendere il suo assetto normale. Ed è anche, forse, la prima volta, che un solitario riesce a risalire a bordo, vuota la barca pressoché allagata, pone mano alle riparazioni di emergenza, e riprende il viaggio come, diceva Ungaretti, «dopo un naufragio il superstite lupo di mare ».
Ambrogio Fogar — lo ha ripetuto spesso, nelle sue apprezzatissime chiacchierate in tante parti d'Italia — si aspettava di tutto, nel suo viaggio, ed era pronto a tutto : gli incidenti, le tempeste, le avarie facevano parte del gioco, e si era preparato spiritualmente e tecnicamente ad affrontarli, pur con una esperienza di mare piuttosto limitata ; ma ciò che Fogar non riuscirà mai a comprendere e non riuscirà mai a spiegarsi, almeno sul piano razionale, è l'incontro-scontro con la balena.
Quest'episodio è uno dei più vivi, nel suo pacato racconto, ma risente ribollire tra le righe una reazione irrefrenabile: questo non era nei programmi, non era stato previsto e non doveva capitare!
La calma e la serenità con le quali descrive le sue avventure, i momenti di una lotta a volte disperata per sopravvivere, le ore di grande sconforto, di estrema spossatezza fisica, quando la resistenza del corpo e dello spirito era certamente al di là di ogni limite immaginabile, le ansie per le avarie, i silenzi-radio : sono certamente tra le pagine mirabili del suo volume.
Se un appunto gli possiamo muovere, noi che conosciamo la legge inesorabile del mare, è proprio nella semplicità e nella freddezza con le quali ci descrive i momenti più drammatici.
Un lettore meno attento, e l'infinita schiera di coloro che hanno del mare una conoscenza fumettistica o salgariana, potrebbero essere portati a credere che fare il giro del mondo su una barchetta di undici metri è, in fondo, una bella vacanza, un modo di fare «una verifica di se stessi », come diceva l'autore.
Non vorrei essere frainteso : non voglio dire, con questo, che Ambrogio Fogar cade nella retorica dell'antiretorica, o dissacra una

impresa che, in più di una occasione, ha avuto per posta la vita.
Voglio soltanto mettere in guardia i lettori contro l'impressione della facilità con cui tutti gli ostacoli "sembrano» essere stati superati, mentre, in realtà, soltanto un uomo eccezionale, una barca formidabile, e un pizzico di fortuna, potevano concorrere per portare a compimento un viaggio — a volte — infernale.
Alla base del successo di Fogar ci sono senza dubbio i valori più alti, ci sono le risorse più sicure e nascoste di un uomo dal coraggio smisurato, dal cervello quasi sempre freddo e sereno, dal giudizio quasi sempre affidato alla razionalità e non ai sentimenti o alle reazioni istintive.
È bene ricordare che non si tratta - in questo giro del mondo, come in tutti i giri del mondo a vela - di uno sforzo titanico che si esaurisce nel breve volgere di un'ora o di un giorno : è l'attenzione vigile, costante, metodica di tutti i momenti, che non ha avuto un attimo di tregua per quasi tredici mesi.
Io voglio sperare che a nessuno venga in mente di chiedersi perché l'ha fatto»: se ci fossero stati molti perché, la storia dell'umanità non avrebbe certo vissuto le sue ore più belle.
Fogar voleva cercare se stesso, voleva provare a se stesso che ci sarebbe riuscito e che, attraverso tanti momenti drammatici, avrebbe meglio conosciuti gli uomini e la natura.
Qui sta, a mio avviso, la vera grandezza del nostro solitario : non è un « deraciné », non è un contestatore del mondo in cui vive, non desidera altro, in fondo, che reinserirsi nella vita di tutti i giorni, dopo un'esperienza senza pari.
Egli non ha corso i mari per rompere i ponti con l'umanità, per trovare una nuova dimensione : è un giovane normale, come tutti voi, con una preparazione tecnica non eccezionale, ma ricco, a dismisura, di una incredibile forza spirituale. Mentre egli compie il giro del mondo, ci sono quindici barche che regatano attorno al mondo, in senso inverso: con i loro drammi, con le loro gioie, con

le loro ansie ; e, di queste, tre sono italiane.
Ma lui è solo, non ha chi gli dia una mano : nelle ore di sconforto, soltanto il Surprise lo può ascoltare.
Nella storia della navigazione da diporto, soltanto cinque uomini, è bene non dimenticarlo mai, hanno compiuto il giro del mondo da est ad ovest, contro i venti e le correnti dominanti, lasciando sulla dritta il terribile Capo Horn, cimitero di velieri: sono l'americano Joshua Slocum, l'inglese Chay Blyth, i francesi Louis Bernicot e Marcel Bardiaux, e l'italiano Ambrogio Fogar. Nessun altro, al mondo, è riuscito a fare altrettanto.
Dall'impresa straordinaria, e da queste pagine scarne, i giovani dovranno certamente trarre una grande lezione, più spirituale che tecnica : la lezione di Ambrogio Fogar, che ha così luminosamente contribuito a dare un prestigio rinnovato alla nostra bandiera, in tempi ahimè tanto calamitosi. Lo hanno ben capito, con la loro sensibilità naturale, i lavoratori italiani emigrati in Australia, in Nuova Zelanda e in Brasile : sono accorsi attorno al Surprise nei porti di rilascio, ed hanno detto grazie, con la loro ammirazione, ad Ambrogio Fogar, per aver dato un palpito al loro cuore di italiani, e per averli rivalutati, nel mondo in cui sono costretti a vivere.
Un grazie che tutti noi dobbiamo ripetergli a ricordo della piu grande impresa della nostra marina da diporto.

PREMESSA.

La storia di queste pagine non è la descrizione di un viaggio, ma di me nel viaggio. È la narrazione di vita quotidiana, piccoli avvenimenti, piccole cose. Non ci sono lezioni per il mondo o rivelazioni per scuotere gli uomini. È piena di cose banali, a volte anche noiose: ma parto affezionato alla mia barca per l'ampio respiro degli spazi aperti, per il gusto del vento impetuoso, la luce del sole, la speranza di tornare, se non migliore, almeno più utile. Sono esaltato da idee inesprimibili e forse inconsistenti, ma meritevoli, per me, di essere verificate e difese con i denti. Tornerò avendo vissuto in un anno molte vite spirituali, non risparmiando mai le mie forze: spero solo, e con tutto il cuore, di ritornare vittorioso su me stesso, all'alba del mio nuovo mondo.
Non voglio tornare tra gli uomini vecchi che mi facevano vecchio nel ben conosciuto vecchio mondo: voglio rendermi conto di me stesso, della gente, e dei rapporti che intercorrono tra me e la gente. Voglio cercarmi, « quel cercare » che, come dice Sant'Agostino, "è già di per sé un trovare ».
Trovarmi, ecco la mia ansia: e il mezzo che ho scelto è la solitudine sul grande mare che sarà, con me e Surprise, il protagonista di questa storia.
Ecco la storia, a volte ambiziosa ed egocentrica, così come si è svolta, e se qualcuno, avendola letta si avvicinerà al mare, amandolo, ecco, sarò enormemente soddisfatto. Tutta la vita è a nostra disposizione per imparare

ma ogni giorno che passa, senza aver deciso di cominciare, è un giorno buttato via.

L'autore.

LA PARTENZA.

Sono nato in Lombardia, il 13 agosto 1941, dove il mare manca da tantissimo tempo : a Milano.
Ma la storia di questo viaggio comincia più giù, dove è nata la barca Surprise. Ad un certo punto della costa tirrenica c'è un paese, disteso in riva al mare, ma che lo domina anche, perché la parte vecchia è sulla collina, con il grande castello pieno di storia e con la vecchia chiesa vuota di fedeli. Castiglione della Pescaia è il nome di questo paese, ed è qui che a cavallo del 1968-69 è nata una barca bella e gentile, ma forte come un argano ; l'ha costruita Nicolò Puccinelli con i suoi quattro apostoli: Pasquale, Antonio, Gigi e Angelo, e l'hanno chiamata Surprise, perché quando è stata finita, era una sorpresa per tutti, tanto era bella: questo libro racconta appunto la storia del lungo viaggio che ha fatto Surprise attorno al mondo, portando il sottoscritto come equipaggio, « solo e per conto suo », come dicono in Australia.
Non dico niente dei preparativi, così caotici e confusi che mi hanno fatto arrivare al 1" novembre 1973, data della partenza, «un po' nervoso» per dirla con mia moglie Maria Teresa : dico solo che senza l'aiuto di tanti amici e soprattutto di Nicolò, forse sarei ancora sul molo di Castiglione, incastrato dai molti quintali di viveri e materiale che continuavano ad arrivare a camionate, in misura maggiore di quanto sarebbe occorso: ma il tempo anche questa volta è stato galantuomo e, finalmente, sistemato tutto, ci lasciamo portare al largo da un bel venticello che da terra ci spinge verso le

Bocche di Bonifacio, tra la Corsica e la Sardegna: è mezzogiorno, e Surprise, affondato di una spanna sulla linea di galleggiamento, comincia a lasciarsi indietro le prime miglia, e con loro la mia vita abituale : per quasi un anno staremo soli insieme, lei ed io; a ricordare e ad imparare, e gli amici che dalla riva gridano col cuore « arrivederci » e « a presto » non ci aiutano certo a dominare la commozione.

DA CASTIGLIONE DELLA PESCAIA A GIBILTERRA ; T-14 NOVEMBRE 1973.

So di essere fuori allenamento: da tanto tempo ho perso il ritmo di svegliarmi ogni ora, per controllare l'eventuale naviglio sulla nostra rotta. Per tutto il Mediterraneo è meglio stare molto attenti: è la mia grande paura, quella di essere spazzato via di notte da qualche grossa nave: un solitario quando dorme è indifeso. Con questo pensiero passo di guardia la prima nottata, fin dopo Bonifacio. Il timone a vento lavora bene, scodinzolando in un mare appena mosso: solo adesso comincio, ma solo comincio, a rendermi conto di questo giro del mondo: ho la sensazione che tutti i mesi e gli anni lunghissimi, in cui sedimentavo e mi preparavo a questa mia idea-speranza, non servano, adesso: qui le regole (a volte improvvise) le detta il mare, avversario e amico leale ma sproporzionatamente più fòrte; sono ancora sulla porta di casa, e ho già fatto il calcolo di quante miglia mi mancano per arrivare: "Un po' irrequieto, amico," mi dico e scendo con questa impressione sotto coperta.
Qui c'è un bel senso di sicurezza ed autosufficienza: pare di essere nella cantina ben rifornita di quelle grandi case di campagna, dove c'è dentro di tutto, anche un salame pende dal soffitto, fermato alla base da un cordino per farlo oscillare meno: e poi, là sulla paratia che sostiene l'albero, c'è la stufa, lucida d'acciaio, che mi consolerà dalle parti di Capo Horn. Ho la mente ancora
troppo confusa e carica di recentissimi ricordi, sono uno scolaro che non sa bene la lezione, anche se mi pareva di aver studiato, e

allora "baro" con me stesso: e decido che il vero viaggio, per Surprise comincerà solo dopo Gibilterra : in questi giorni metterò ordine nella mia anima e mi preparerò (come già successo nella Transatlantica in solitario del 1972) a rivoluzionare tutto in me: cancellare la mia personalità, e ricostruirla, cominciando dai ricordi da bambino, isolando le parti negative.
Vado avanti tra lunghe altalene, ora azzurre, ora buie, finché nel quarto giorno di navigazione si fa vivo il Mistral, quel poderoso vento che soffia a ventaglio dal Golfo del Leone. Ma sono già avanti, e ci prende, con i suoi quaranta nodi, a poppavia del traverso: Surprise con due mani di terzaroli e la tormentina grande come una tovaglia fugge davanti alla burrasca, e con un grande baffo di schiuma bianca, comincia a filare come una puledra. Sono soddisfatto, perché questa strigliata mi fa entrare subito nel giusto clima del viaggio: tutto è ben rizzato in coperta, e sotto, in cabina, non si muove niente del materiale stivato: rimango lì, sulla mia grande cuccetta a sentire le prime botte del mare che ci accarezzano le costole : quelle di quercia del Surprise sembrano a loro agio, perché non si lamentano, le mie sono già un poco indolenzite, ma si abitueranno.
Il vento forte ci accompagna per un altro giorno dopo Palma de Majorca, per stabilirsi sui venti-venticinque nodi fino allo stretto, dove arriviamo il 13 novembre. La corrente, spinta dall'Atlantico, entra a circa due nodi, mentre il vento adesso soffia da Est: è una bella lotta, senza mai né vincitori né vinti, ma che ci scuote le budella, perché alza un mare verticale che ci fa saltare come turaccioli.
Per fortuna dura poco, ed eccoci alla porta del Grande Atlantico, dove gli antichi uomini, fin quando l'amico Ulisse non dimostrò il contrario, credevano che il mondo finisse. Certo è emozionante pensare alla grandiosità del mare che ti aspetta: teoricamente si potrebbe fare tutto il giro del mondo senza vedere nessun'altra terra

fin quando non si ritorna qui. L'emozione poi è anche solleticata dal via-vai di naviglio che circola: dalla Rocca a Tangeri (circa 30 miglia) abbiamo incrociato ventotto grandi navi, tre aliscafi e due flottiglie di grossi pescherecci. L'ultimo ricordo del Mediterraneo ce lo lascia una traversina, simile a quelle delle rotaie dei treni, che colpisce a forza la paletta del timone a vento: niente di grave, perchè si sgancia in questi casi, comunque sarebbe stato meglio non incontrarci così da vicino. Il giorno 15 già in Atlantico, Surprise fila veloce di bolina larga, mentre allegre onde ci vengono incontro per salutarci : la nostra prua le spacca in migliaia di gemme luccicanti : ogni goccia che vola nell'aria è una nuova perla che Surprise si butta dietro, ad indicare il cammino all'angelo custode, promessomi da mia madre.
Ancora una volta riconsidero tutta la faccenda, chiedendomi se la cosa migliore non sia quella di girare col vento e tornare in Mediterraneo, che, confrontato con i tre Oceani che mi aspettano, mi pare solo un grande porto, ma sono troppo legato da questo mio sogno, ispirandomi al grande Slocum, e stabilisco un "contratto di noleggio" con me stesso, anzi decido (cosa non ancora stabilita fino a questo momento) di affrontare subito il Capo Horn, facendo così il viaggio da Est a Ovest, "contropelo", come dicono gli inglesi, risalendo cioè la corrente ed i venti predominanti.
Arriva la sera, e con la barca ben invelata, abbracciata dal suo grande genoa, accendo le luci di via e mi distendo, non per dormire, ma per sonnecchiare e sognare : siamo fuori dallo stretto e il grande viaggio è davvero cominciato.

DA GIBILTERRA ALLE CANARIE E ALL'ARCIPELAGO DEL CAPO VERDE

Durante la notte del 21 novembre (il giorno dopo farò scalo per qualche ora a Tenerife, un'isola delle Canarie) per due volte mi sveglio di soprassalto, e salto in coperta non troppo tardi, ma neanche troppo presto, per modificare la rotta del Surprise che coincide con quella di un grosso vapore e di una petroliera (tipo di nave che non è mai stato visto piccolo!) : certo gli skippers di queste due imbarcazioni non sembrava volessero darmi acqua, anche se la legge avrebbe detto ai miei parenti che la ragione era del Surprise : comunque meglio svegliarsi che aver ragione : che davvero sia salito a bordo l'angelo custode? Gli antichi marinai dicono che ogni barca ha il suo, alla partenza di ogni viaggio: è l'equipaggio che ogni tanto lo fa volar via disgustato... Il giorno dopo, all'alba, entro nel porto commerciale di Tenerife, dove dovrebbe esserci un incaricato da Milano (organizzazione fatta dall'amico Eolo Pratella) che deve consegnarmi le Effemeridi del '74, non ancora stampate dall'Istituto Idrografico della Marina alla data della mia partenza.
L'arrivo è disastroso : ho dormito molto poco durante la notte, data la vicinanza della costa, e quando dopo due ore buone di girovagare su indicazioni sempre diverse attracco e mi preparo a scendere per ritirare il mio libro nautico, arriva un incaricato "supremo" che mi dice che il porto per il piccolo naviglio è due miglia più a Nord: come, non avevo visto che lì c'erano solo grandi

navi? Non spiego neppure che sono lì su indicazione di un altro incaricato in divisa, e apparentemente calmo, disormeggio (che da soli è più facile che ormeggiare) e arrivo al famoso "puerto pesquero" dove finalmente scendo a terra dopo le prime tre settimane di navigazione alla ricerca del mio uomo.
Le Effemeridi sono ancora all'aeroporto, cosicché riesco a dare un'occhiata a tutta l'isola che è bella (non bellissima), un poco troppo spoglia e con l'acqua del mare troppo nera : le rocce, scurissime, la rendono cupa, tanto che se dovessi scegliere un posto dove affondare, non sceglierei certo il mare attorno a Tenerife, che deve essere collegato direttamente con l'inferno. Faccio anche un buon pranzo, a base di carne e verdure fresche, e imbarco frutta e vegetali « appena colti » come mi assicura la donna che me li ha venduti.
La sera si riparte, con l'intenzione di attraversare il Pacifico, fino in Nuova Zelanda, distante dodicimila miglia: c'è una boa da girare, a metà strada, e si chiama Capo Horn...
Il vento, tranne la sventagliata di Mistral in Mediterraneo, è finora stato alleato: intorno ai venti nodi, con andature lasche o portanti. Non ho molto lavoro per Surprise e posso leggere i miei amici libri; riordino anche il guardaroba, pescando gli indumenti più leggeri e riponendo in buon ordine i maglioni pesanti e le tute "polar" : si va verso l'equatore, signori, e poi nell'emisfero Sud c'è l'estate. Con solo queste belle preoccupazioni mi preparo un budino e guardo rilassato e soddisfatto l'ultima delle Canarie che si dissolve con la notte a poppavia.
Si va avanti tra piovaschi, che a volte rinforzano fino a forza di burrasca, e calme fino al 28 novembre, giorno in cui mi pare di scorgere i segni di cattivo tempo : infatti dopo poche ore arriva una fiera burrasca, che merita
di essere ricordata perché ha imbrunito il cielo e il mare : l'aria era satura di sabbia del deserto africano ; in pochi minuti la coperta

della barca sembrava essere uscita da una miniera di ferro; rari goccioloni di pioggia pungevano in coperta, lasciando un buco lavato sul rosso-bruno del Surprise, fino alla prossima onda, che ci spazzava da poppa a prua facendoci tornare bianchi come ossa.
Il mattino dopo salvo da "morte per annegamento d'aria" un bel pesce volante : stavo raccogliendo tre suoi fratelli più frettolosi di visitare Surprise e quindi già pronti per la padella: va', pesciolino, che c'è posto per tutti e due, in questo grande mare. Già che ci sono, preparo, oltre i tre pesci fritti, che mi servono per colazione, anche un ricco minestrone per la sera : sul Surprise il minestrone lo serviamo freddo ! Comunque ecco la ricetta : un chilo di cipolle, un chilo di patate, un pacco di Ortofresco, un etto di formaggio parmigiano, una scatola di pasta e fagioli e cinque cucchiai di olio d'oliva: ne esce una porzione, a dire il vero abbondante, che esige almeno un quarto di buon vino rosso : le origini lombardo-venete dell'equipaggio affiorano anche sul mare. Surprise procede senza problemi, incrociando bellissime navi ed ignobili carrette: a tutte facciamo un cenno di saluto, e abituati ormai al caro aliseo, filiamo a centoquaranta, centocinquanta miglia nelle ventiquattr'ore : ci accompagnano a volte splendidi delfini, più raramente dannati pescicani, sempre fantastici uccelli: tre di questi, per quattro giorni, arrivano al tramonto, e dopo aver litigato tra loro una buona mezz'ora per il posto, facendo evoluzioni di volo che mi affascinavano, passavano la notte sulla mia barca : uno, il vincitore, sul salvagente di poppa, che deve essere un posto comodissimo ; gli altri sparsi a caso. Una cosa che fa pensare è che dove si posavano, lasciavano le impronte delle loro zampette, tre dita avanti e una all'indietro, sporche di nafta: questi poveri
diavoli, sfiorando le onde, o appoggiandosi ad esse per nutrirsi o riposare, si sporcavano di quel sottile strato di "inquinamento" che ormai copre l'Atlantico del Nord. Mi hanno fatto tenerezza, loro abituati a vivere di mare e di vento, cose assolutamente pulite, e

adesso, impotenti, a portarsi addosso, senza potersela più togliere, la patina della cosiddetta civiltà dell'uomo. Ma non è tempo, adesso, di pensieri ecologici, poiché in quattro e quattr'otto il vento è montato a trenta nodi, spinto avanti da un groppo nero come la pece : Surprise vuole una mano di terzaroli, e io l'accontento subito, ammainando, fin che passa il groppo, anche il genoa pesante.
Questi groppi da tropico si annunciano con l'aspetto di veri uragani: il cielo assume colori violenti, poi tutto viene mangiato dal nero; qualche lampo, qualche scarica di pioggia, mezz'ora di vento forte, che però non fa mai in tempo ad alzare un mare veramente importante, poi tutto sparisce, quasi sempre lasciandoti in calma.
I giorni passano veloci e sereni. Il sole mi abbronza la groppa e il sale la concia, e piano piano anche l'anima trova il suo posto a bordo. Ma ecco che con la fine del mese arriviamo al traverso dell'isola più occidentale dell'arcipelago del Capo Verde: St. Antao. Mi prende una sensazione strana, vedendo apparire e dopo qualche ora sparire quella terra: con sgomento, mi sento improvvisamente, profondamente solo, mi appaiono visioni e ricordi violenti, alla rinfusa: fatti banali, dolcissimi, grandiosi, grandi e piccoli, belli e brutti vogliono passare dalla porta della memoria tutti insieme, e mi pare di sdoppiarmi e vivere due vite parallele; e mescolato a tutto le voci di amici, parenti, conoscenti e amori che ridono e piangono. Dura poco, ma mi impressiona, perché mi pare di aver reso trasparente la membrana che divide la ragione dall'assurdo. E allora mi metto a cantare: bisognerebbe sentirmi, per capire che cosa sto dicendo: i
più sorpresi erano i pesci, che saltavano come grilli ad ogni acuto; gli uccelli invece sembrava che si fermassero di colpo di volare: sta di fatto che mi affrettavo a curare il mio Surprise, tranquillizzandolo che il suo capitano non era pazzo, non ancora perlomeno.

DA CAPO VERDE A RIO DE JANEIRO

,1° dicembre 1973 : mi piace cominciare i mesi; questo è quello di Natale, e sarà il mio primo Natale in solitudine. Capo Verde è ormai lontano, a poppa ; la giornata è splendida, con sole forte e un robusto aliseo.
"Qui devo fare un po' di film" dico, e mi arrampico in testa d'albero con la cinepresa e la macchina fotografica.
Andare in testa d'albero sul Surprise è facile, perché il percorso è aiutato da solidi gradini; ridiscendo, piazzo la cinepresa, per una ripresa a distanza, al boccaporto, e risalgo per aprire meglio una coppiglia che ferma il perno degli stralli di prua : con il comando a distanza riprendo la scena, che avrebbe potuto essere "l'ultima scena" : scendendo infatti, il penultimo dei miei robustissimi gradini si schianta e io precipito da quattro metri in coperta (in effetti sapevo che uno dei 3 rivetti aveva mollato, ma pigramente rimandavo la riparazione...).
Per fortuna ero dalla parte sopravento, cosicché sono finito in barca.
Surprise stava filando a sei nodi... e credo proprio che non ce l'avrei fatta a raggiungerlo a nuoto !
Da questa volta in poi, ogni settimana salirò in testa d'albero legato, anche se è un po' noioso allacciare e slacciare il moschettone della cintura di sicurezza ad ogni gradino per il controllo dello stato d'usura del materiale e farò sempre e subito ogni riparazione, anche la più incomoda e la meno importante.

Giovedì 6 dicembre cambio la carta nautica: al prossimo cambio sarò già oltre Capo Horn.
Ecco spiegata sul tavolo da carteggio la carta dell'Atlantico meridionale: c'è subito una difficoltà, più nervosa che nautica: trecento miglia circa di calme equatoriali.
In questa zona, che fa da cuscinetto separatore tra l'aliseo di Nord-Est e quello di Sud-Est, e che si estende da 6-7 gradi di latitudine Nord a 2-3 gradi di latitudine Nord (d'estate) si devono affrontare lunghe giornate di quasi immobilità, derivando di quel poco che ti regala la corrente, e aspettando di sfruttare il vento che arriva con i temporali, davvero violenti: la pioggia cade così fitta e grossa, che in alcuni momenti non si vede oltre la prua, mentre dagli ombrinali zampillano gli scrosci raccolti in coperta: si fanno delle docce magnifiche, sempre che non smetta di piovere giusto quando si è finito d'insaponarsi.
Il giorno dopo scendo in acqua per dare un'occhiata alla carena: Surprise è immobile, e posso vedere, soprattutto nella parte poppiera, parecchi cirripedi, detti "denti di cane", che in queste acque tiepide si formano velocemente, specie se la barca non cammina.
È il mio onomastico, oggi, e alle consuete, confortanti chiacchierate che faccio a giorni alternati con mia moglie Maria Teresa, parenti ed amici, attraverso l'efficiente rete di radio-amatori, si aggiunge per la prima volta l'amico Carlo Montanaro, che imbarcato sulla Haute Claire, una sloop di 11 metri, sta attraversando l'Atlantico con due compagni, rotta su Barbados.
La calma continua. Incrocio, o meglio, mi incrociano alcune grosse navi, e per un attimo rimpiango i loro motori, che le fanno filare a 20 nodi, ma mi viene alla mente l'amico Nicolò, che gira per i boschi a scovare un leccio con la curva giusta per un dritto di prora, e ad adocchiare i rami, calcolando di quanto saranno cresciuti il prossimo anno, per trasformarli in ordinate: le migliori,

perché piegate dalla natura; e allora mi pento della mia debolezza, e accetto con nuova pazienza l'assoluta immobilità dell'aria.
"Domani", dico alle vele floscie "domani arriverà" e penso, nudo, sdraiato sul ponte, sotto un sole di fuoco, alla antica poesia della barca a vela, che d'improvviso, da ferma, si riempie di aria, trasforma questa nella sua anima, e comincia a muoversi, come per magia.
Ecco, adesso sono ritornato in equilibrio con me stesso: qualsiasi tempo arrivi, in mare, è sempre ben accetto. Anche qui devo dire grazie a Nicolò, che oltre ad aver costruito questo bellissimo Surprise, ha costruito un po' del mio spirito marinaio.
Si passa l'equatore a 28° e 35' Ovest, il 10 dicembre: il vento ha ripreso robusto, anche troppo: trenta nodi al traverso mi fanno tenere la cabina chiusa, perché spesso l'onda spruzza abbondante in coperta... e in cabina ci sono 42 gradi !
Il vento monta ancora e, prendendo la mano di terzaroli, la maniglia della macchinetta esce di colpo, e mi colpisce al sopracciglio: bene mi sta, così la prossima volta farò le cose con più calma ed attenzione. Ad ogni modo la ferita è ampia e sanguina non poco; tra l'altro, forse per il gran caldo, non ho fame: non sono molto in forma, e il mio morale va giù come un birillo quando cerco di mettere in moto il motore per dare un poco di Carica alle batterie: non parte, dannazione.
Provo a mano, ma spreco le poche energie che ho girando come un folle quella maniglia che solitamente funzionava al primo colpo. Ecco -mi dico - così tra breve non potrò più comunicare con la radio, e non avrò più luci di via, durante la notte.
Ho il generatore Honda, di riserva, ma la scorta di
benzina è ridotta, appunto perchè questo dovrebbe servire in caso di emergenza.
E si arriva a Natale, un centinaio di miglia al traverso di Capo Frio. Già da alcuni giorni via radio il mio angelo custode a terra, Eolo

Pratella, mi consiglia di appoggiare su Rio de Janeiro per la riparazione del motore che avèva cominciato a "tossire".
A me piacerebbe però restare fedele al programma iniziale, e cioè fare la prima sosta in Nuova Zelanda.
Rimango in dubbio fino a questa notte, che come ho detto, è quella di Natale : il convincimento decisivo me lo dà lo scampato pericolo di una collisione.
Surprise va in poppa, con poco vento, drifter tangonato e boma tutto allascato.
Le luci di via sono spente, e in giro non c'è un'anima : la notte è chiara, dolce e tiepida.
È il primo Natale senza freddo: qui da tre giorni è cominciata l'estate.
Sono disteso in cabina, con un po' di nostalgia: oggi ho fatto gli auguri a Maria Teresa, e alla mia famiglia, madre, fratello, sorelle e nipoti.
Anche se Surprise mi coccola come può, ed io mi sono preparato un vero "pranzo di Natale", mi sento come tagliato fuori dal mondo: e come sempre, il sano realismo di un avvenimento concreto, mi toglie dalle mie malinconiche nostalgie. Sento un rombo di motori, un rumore di eliche che per un attimo mi blocca: schizzo fuori come una saetta e mi precipito al timone : cerco di fare le cose velocemente, ma ragionando.
A prua, troppo vicina, c'è un'altra prua, molto, molto più grande: quella di una nave di linea, con tutte le sue belle luci, e forse con qualcuna di più, visto che è Natale. Disinserisco il comando del timone a vento, mentre quella avanza : è impressionante ! Dò il timone tutto a sinistra. Il grande baffo di prua del vapore caccia lontano il povero Surprise, che deve essere spaventato quanto il suo capitano.
Passano i primi venti o trenta metri di nave, poi il boma striscia lungo la fiancata.

Fa un rumore come se dovessero uscire le scintille dallo sfregamento. Ci allontaniamo di nuovo, spinti via, e di nuovo torniamo a strisciare. Vai bella, dannatissima navuccia, vai; ma questa pare non finire mai. Ho paura adesso del vortice delle eliche: non ne so niente, ma ho la speranza che l'onda portante di poppa mi spinga via, come ha fatto quella di prua.
E infatti capita così, forse solo per fortuna : Surprise è salvo e io con lui : ecco il mio regalo di Natale, bellissimo, ma la volontà mi si è un poco consumata.
"Basta, all'orza di 70° e punto su Rio" e d'accordo con Surprise arriviamo alla grande, bellissima baia di Guanabara nel pomeriggio del giorno dopo, 26 dicembre.
Ero stato a Rio de Janeiro qualche mese prima, in febbraio, arrivando da Cape Town (Sud Africa) : partecipavo alla seconda regata che si corre ogni tre anni tra le due città. Conoscevo quindi il porto, e la sede del grande yacht club, o meglio, late Club do Rio de Janeiro, dove abbondano le barche di pesca d'altura e i motor-Yacht, e la vela fa la parte di comprimaria.
Di fatto, non funzionando il motore (sarà solo l'iniettore starato), arrivo al fondo della baia sospinto da un bel venticello che gonfia bene, ma troppo, la randa : avevo già tolto la vela di prua, e preparato l'ancora, sospesa al pulpito, con il cavo rinviato in pozzetto, così da poter fare tutto velocemente.
La banchina è perpendicolare alla direzione del vento: strambo di 180 gradi, lascio in bando il cavo dell'ancora, ammaino la randa il più velocemente possibile: Surprise, perso l'abbrivio, indietreggia dolce, tanto che arriva di poppa ad un metro dalla banchina, e posso saltare a terra senza passare a nessuno il cavo di ormeggio : ho il fiato grosso per la rapidità della manovra, ma soprattutto per l'ansia: mai, dico mai in vita mia, mi era capitato di fare un ormeggio da solo così ben fatto e, alle frasi di complimento che vengono dalle giacche blu dei soci, rispondo con cenni e

atteggiamenti di chi fa sempre così, ad ormeggiarsi.
Se solo sentissero come fila il mio cuore! Rio mi accoglie tra le sue tiepide e languide braccia : nell'aria mi coccola una samba continua, le ragazze mi sembrano bellissime, la gente povera (tanta) e allegra; i ricchi (pochi, ma ricchissimi) fingono di esserlo, e il nostro console Dr. Ranieri Fornari con la deliziosa moglie Cristina mi fanno da guida.
In sei giorni visito Rio e dintorni, sono ammesso in riti macumba... mi perdo nella foresta Tjiuca, vedo la notte di fine d'anno : la costa sboccia di milioni di fiammelle, e pare tutto un grande cimitero dove al posto di seppellire i morti, nascono i vivi: gli spiriti del mare (così vuole la religione) daranno un altro anno, forse più sereno.
Il popolo canta, ebbro di suggestione e di alcool, per tutta la notte, fino allo sfinimento : domani un'altra alba, come dodici mesi prima, troverà la costa fitta di gente addormentata, tra fiori appassiti e avanzi di cibo: ma il ricordo di questa magica notte, ben amministrato, durerà tutto l'anno, e darà l'illusione di una libertà e di un benessere generali ancora lontani.
Il Surprise intanto è in secca, per una rapida pulitura alla chiglia, il motore, tarato l'iniettore, torna a cantare tranquillo e sicuro come sempre.
La varea del boma è sostituita, e tutto è pronto per ripartire.

DA RIO DE JANEIRO AL CAPO HORN

2 gennaio, ore 15: si riparte da Rio, accompagnati dal motoscafo dell'amico Ranieri: saluti con braccia e voce, ma dentro una nota incertezza, da esame di maturità.
Le mani corrono su drizze e scotte quasi suonando, ma non è così lieta l'anima : adesso non si gioca più, perché la prossima terra è il cimitero dell'Horn, il passaggio peggio descritto da tutti i marinai, quello che statisticamente ha il fondale più coperto di scheletri di navi e di uomini.
Sono certo un po' drammatico, ma questi sono i pensieri che mi accompagnano all'uscita della grande baia di Rio : non voglio modificare le statistiche : sento che sono pieno di vita, sento la sua calda corrente scorrermi dentro, scendere dalla testa, lungo le vene del collo, giù per tutto il corpo.
Appena solo grido : "sono forte, la mia barca è forte, e ti batterò di forza, dannato Horn !"
Poi vigliaccamente lo blandisco, promettendogli un regalo se mi lascerà passare senza troppa difficoltà ; prometto di passare in silenzio, quasi senza farmi scorgere, così la sua fama di "cattivo" non sarà sminuita dalla quarta barchetta in tutta la storia della marineria velica che, portata da un solo uomo, riesce a passare da Est a Ovest questo nero roccione.
Surprise intanto, più saggio, fila dietro il grande genoa
aprendosi a spallate la lunga strada per l'Horn: pare che con la sua velocitùà e sicurezza voglia farmi capire che mancano almeno tre

settimane all'appuntamento, che quindi abbiamo tutto il tempo per spaventarci col cuore e controllarci con la ragione almeno cento volte.
Si va avanti bene per sette giorni, sfilando la costa a circa 200 miglia con venti da tutti i quadranti, ma sempre controllabili: Surprise si appoggia, ora su un fianco ora sull'altro, come quando ci si riposa su un prato: sono giorni sereni che mi rafforzano lo spirito.
A poco a poco riappaiono le maglie di lana, e un pezzo al giorno ricoprono il mio corpo che per quasi due mesi si è abbrustolito nudo, al sole e al vento di giorno, alla rugiada e al vento di notte.
È la notte del 10 gennaio: il vento fin ora tranquillo alleato, monta a poco a poco, ma costantemente, mentre il barometro va giù.
Finalmente il tempo scoppia come un sacchetto pieno d'aria: per otto ore soffierà a cinquanta nodi, e per mezz'ora tra i sessanta e i settanta.
Ho paura che capiti qualche cosa di grave alla barca, vibra come non l'ho mai sentita.
Mi sono buttato ai piedi della scaletta, sui sacchi di vele fradice che ho recuperato in furia: e un tremito continuo mi passa addosso, nonostante due lunghe sorsate di cognac.
La causa di tutto questo freddo, (e che il diavolo se lo porti all'inferno) è stato il fiocco due (quanto mai non l'ho sostituito a tempo con la tormentina!) : una soffiata più robusta ha strappato tutti i garrocci, e adesso è tenuto solo da penna e mura.
Sembra una falce impazzita, inclinata di 40° gradi sulle onde nere e bianche.
Arrivato a prua, non dico come, su una coperta inclinata di 40° gradi, lucida e scivolosa di mare, tenuto d'occhio dagli albatros che adesso mi paiono avvoltoi in attesa, ho mollato tutto e ho recuperato la vela a mo' di spinnaker, filata di poppa.
Sono successe cose strane in coperta : un grosso remo, che in teoria

era il mio timone numero tre, ben rizzato con doppia cima parallelo al tangone, è stato spazzato via, mentre un secchio con dentro l'occorrente per la pulizia, appena fissato con una cimetta, è rimasto al suo posto in pozzetto.
A poppa un cavo di cento metri, che tengo lì perché non ho nessun altro posto (e perché dello stesso ne ho in gran quantità sotto coperta), si è autofilato per tutta la sua lunghezza.
E veniamo all'onda assassina: tolto il fiocco e preso la terza mano di terzaroli (il vento è fisso a 50 nodi), mi infilo nel disordine della cabina. Sto asciugandomi, frizionandomi con un asciugamano... bagnato, quando, con un botto pauroso, preannunciato solo da un brevissimo rumore di acqua arrotolata, un'onda che mi sarebbe piaciuto vedere, colpisce il mascone di dritta del Surprise, prima inclinandolo sul fianco, poi facendogli mettere l'albero sott'acqua. All'interno sembra che tutto si muova al rallentatore, tanto è lungo il susseguirsi dei vari rumori: tutto quanto non è fissato rotola per la barca: come in una fantasia vedo volare via libri quasi aperti, quasi fermi nell'aria, scatole che si scontrano in volo, coperte e sacchi di vele; le pentole suonano tra loro, mentre la nafta sgorga come vino dalla botte, essendo saltati due tappi di taniche. Mi capita di guardare l'orologio fissato alla paratia, e accorgermi che la lunga lancetta dei secondi è ferma. Sento un gran male alla spalla, batto la testa e rido amaro. Un attimo di apparente silenzio, e si ricomincia dall'altra parte: tutto torna al suo posto, evidentemente stiamo tornando su in un giusto, disordinato riequilibrio.
Alla fine del nuovo assestamento c'è il risciacquo
continuo della grande quantità d'acqua in sentina, entrata dal tambugio, aperto a metà (la parte verticale).
Un gran disordine, con scatole di formaggi e tubi di maionese schiacciati tra i libri e gli indumenti e, naturalmente, tutto è fradicio : l'acqua torna sotto il pagliolato, contenta che io l'abbia temuta. Fuori è andata peggio: gli scarichi del pozzetto autovuotante si sono

otturati, ed il pozzetto stesso è pieno di mare, con la zattera autogonfiabile incastrata sotto la barra del timone, cosicché non si governa. Rimetto a posto, nudo e rabbrividendo, mentre il vento fischia ormai abbondantemente sopra i sessanta nodi (durerà mezz'ora, con la freccia dell'anemometro un paio di centimetri oltre il fine scala, che è appunto a sessanta).
Mi rendo vagamente conto che deve essere successo qualche cosa di grave : per ora, dato che è ancora buio, riesco a vedere solo le 2 crocette di dritta, che sono curvate all'indietro di circa 45° gradi, che non c'è più la pala aerea del timone a vento, che sono spariti gli strumenti di testa d'albero, e insieme a questi il riflettore radar: mi consolo al pensiero che forse il vento non è così forte come dice lo strumento : come fa a segnare il fondo scala, se manca la parte dinamica dello strumento stesso, quella in cima all'albero?
Strane preoccupazioni, dettate probabilmente dalla paura, e dalla volontà di volermi mantenere analitico a tutti i costi.
Molto, ma molto preoccupato per i rumori nuovi che vengono dall'albero, aspetto l'alba, che da Est arriva immensa, su questo oceano spaventoso, che mi fa così intimidito. E l'alba arriva: il vento da Nord-Ovest non vuole mollare, anche se non è più come la notte.
Sul mare sconvolto vedo due grandi uccelli, che mi consolano.
Devo fare l'esatto inventario dei danni, e riparare il possibile. Comincio da prua, e subito il morale torna bassissimo. Surprise ha due stralli paralleli a prua, per abbreviare i tempi di manovre nel cambio dei fiocchi, ma soprattutto per portare due grandi vele gemelle tangonate, nelle andature portanti, cioè di poppa.
Ebbene, uno dei due stralli è tranciato al punto di attacco sul musone di prua, alla saldatura.
Ecco il perché degli strani rumori e vibrazioni dell'albero ! Sono scoraggiato, e per tutto il giorno penso di dover atterrare nuovamente, per affrontare il Capo Horn con la barca in ordine.

Per ora faccio una legatura sommaria, tanto perché lo strallo non batta in coperta, e mi accuccio in cabina, impotente a decidere, a sentire i grandi rumori del mare e del vento, a sperare che diminuiscano e a dirmi che finché la barca non fa acqua e l'albero sta su, niente è irreparabile, e che senz'altro è la mia immaginazione che, vittimista, esagera le conseguenze del cattivo tempo: forse che speravo di fare il giro del mondo tra brezze sempre amiche e mari calmi come laghi alpini?
Mi addormento con il convincimento di essere solo un po' stanco, e quindi di vedere la situazione peggiore di quella che è. Al risveglio infatti, tre ore dopo, tutti i danni mi sembrano non fondamentali : di stralli ce ne sono due, e uno dei due è intatto. Tutte le barche hanno un solo strallo, quindi posso anch'io fare a meno del secondo.
Rinfrancato dal sillogismo dei miei pensieri, esamino le crocette: quella più alta può benissimo reggere così com'è : infatti è meno piegata dell'altra e più corta, sopporta meglio lo sforzo, anche se fuori squadra.
Per quella bassa bisognerà aspettare che il tempo migliori: smontarla è facile, perché è fissata a baionetta nell'apposito alloggiamento sull'albero.
Con tempo buono, e con la crocetta in coperta, posso provare a raddrizzarla, o perlomeno a diminuire l'angolatura. Gli strumenti del vento sono comodi, ma non indispensabili : comunque sono spariti.
Per la pala aerea del timone a vento è un lavoro di due minuti : ne ho una nuova in cabina. Peccato per il riflettore radar, ma dopotutto sto dirigendomi nei mari meno frequentati del mondo, quindi la sua utilità è statisticamente minore.
Per radio, Nicolò conferma di essere d'accordo sulle soluzioni prospettate: bene, allora, niente soste e via per il Capo. Certo che se questo deve intendersi come l'annuncio...

IL CAPO HORN

I giorni filano veloci, in corsa con il mio Surprise, quasi per abbreviare nel mio cuore l'attesa dell'incontro con il grande Capo.
La costa argentina corre al nostro fianco, 200 miglia più a Ovest, mentre sfiliamo 50 miglia a sinistra delle Isole Falkland, ora spaccando, ora blandendo il mare, che brontolando ci lascia passare.
Gli albatros si fanno più frequenti, mentre i miei sogni si riempiono di volti sconosciuti e di navi fantastiche : sono Don Chisciotte e servo furbo, cavaliere e vigliacco, un elastico, a seconda dell'intensità delle nebbie, delle caligini, del freddo che mi si presentano sempre più spesso. Francis Chichester nel suo libro Lungo la rotta dei clippers (Ed. Mursia), fa questa descrizione del Capo Horn:
«Nei "Quaranta" e nei "Cinquanta", tra il 40° e il 60° Sud, i venti prevalenti sono da Ovest e in media molto freschi.
Per esempio, al largo di Capo Horn in primavera, un giorno su quattro fornirà venti di forza 8 o più; in estate un giorno su 8.
I venti sono pigri per natura e, appena possono, aggirano un ostacolo, per esempio una catena di montagne, invece di valicarlo.
Il Sud America possiede una delle più grandi catene di montagne del mondo, le Ande, che
bloccano i venti da ponente su un fronte di 1.200 miglia, dal 35° Sud dritto fino a Capo Horn.
Tutto questo freddo si incanala impetuosamente nel passaggio di

Drake, tra Capo Horn e le isole Shetland meridionali, 500 miglia più a Sud.
I normali venti dell'Ovest che precipitano in questo vuoto si scontrano con i violenti e turbolenti piccoli cicloni che provengono dalle Ande.
La stessa cosa si ripete, in senso contrario, con i venti da levante, che sia pur meno frequenti di quelli da ponente, soffiano nello stretto quando a Nord di Capo Horn sta passando una depressione.
Per quanto riguarda le onde, i venti prevalenti da Ovest creano una corrente che scorre verso Est intorno al mondo a una velocità media giornaliera di 10/20 miglia.
A volte questa corrente, a causa di tempeste vicine, va in tutte le direzioni, ma la risultante di tutte queste correnti è rappresentata da quella che va a levante a 10/20 miglia al giorno.
Dato che i venti da Est possono rallentare questa corrente o anche farle invertire direzione, la corrente maggiore che scorre verso Est può a volte raggiungere la velocità di 50 miglia al giorno.
Come i venti, anche questo grande fiume oceanico è costretto a passare tra il Sud America e le Shetland. Ciò tende a rendere il flusso più turbolento.
Ma un altro fattore concorre grandemente ad aumentare la turbolenza. Tra Capo Horn e le Shetland i fondali diminuiscono, e ciò spinge le enormi ondate a frangere. È come il mare che rompe sulla spiaggia a Bournemouth durante una burrasca, con la differenza che le onde, invece di un metro e mezzo, saranno alte probabilmente diciotto metri.
Esiste ancora un altro fattore che peggiora la situazione. Chiunque abbia passato i Needles uscendo dal Solent, quando la marea calante si incontra con un vento di forza 6, sa che razza di mare odioso, corto e duro possa risultarne. Sembra che la barca sia seduta ora sulla coda, ora sulla prora, e un sacco di acqua viene a bordo.

Se c'è una burrasca da levante che soffia contro la corrente, a Capo Horn succede la stessa cosa, su scala gigantesca.
Quali dimensioni hanno queste famigerate onde?
Nessuno le ha misurate con precisione nell'Oceano australe, ma nel Nord Atlantico gli oceanografi misurano le onde da parecchi anni.
L'istituto inglese di oceanografia ha inventato uno strumento per la misurazione delle onde, usato sulle navi stazionarie per il servizio meteorologico in Atlantico.
Uno di questi strumenti, registrò, qualche tempo fa, un'onda fuori scala, e la scala era di diciotto metri. L'altezza dell'onda fu stimata di quasi 21 metri, più alta di una casa a cinque piani.
Si dice che una nave americana abbia incontrato in Sud Pacifico un'onda di trentatré metri.
Brian Grundy, che soleva uscire con me a vela a bordo del Gipsy Moth II, mi raccontò che, trovandosi nell'Oceano australe a bordo di una grossa baleniera a vapore, aveva valutato in 36 metri l'altezza di un'onda.
L. Draper, dell'istituto oceanografico, dice che, secondo le pubblicazioni Statistics of a Stationary Random Process, se c'è un mare di altezza media di 9 metri ci si può aspettare che un'onda ogni trecentomila possa raggiungere un'altezza quattro volte superiore, cioè 36 metri».
Sono questi i miei pensieri, unici compagni fino al 26 gennaio : anche gli amici radioamatori non riescono, con il loro calore solidale, a distrarmi dall' "idea dominante".
È al tramonto che l'isola degli Stati si presenta, simile al nostrano Resegone, spuntata dal mare freddo e un poco antipatico: mi sento felice, completamente, forse mai come adesso : è la fine della terra abitata dagli uomini. Dopo qui c'è solo il roccione dell'Horn a difenderci dagli spiriti dell'Antartide, spaventandoli di giorno con il nero del suo granito e di notte con una sventagliata di luce ogni 10 secondi.

Passiamo dallo stretto di Le Maire, un occhio sempre al barometro, l'altro a valutare i colori del cielo, per non voler vedere "l'arcobaleno bianco" terrore dei vecchi marinai, segno di tempesta definitiva, distruttrice.
Il tempo però rimane navigabile, anzi quasi facile, con 20 nodi da Ovest: che non si sia accorto di me? O che voglia lasciarci passare tutti tranquilli, sia il Surprise che le barche della regata intorno al mondo?
Lo stretto di Le Maire, animato da branchi di piccoli pinguini e da forti correnti stimate sui 4 nodi ci rende la vita un poco dura, ma il Surprise sembra calamitato dal Capo, e fila ben invelato contro il mare, per finire questo Atlantico e bagnarsi con l'acqua nuova del Pacifico.
La prua è sempre a Sud-Est, verso le Diego Ramirez, in una rotta ideale che lascia a 15 miglia a dritta l'Horn. Non riuscirò mai a dire bene che cosa capita nel cuore: il mare è sempre lo stesso mare, e il cielo è uguale. Ma ti pare di "ritornare" quando superi la longitudine del Capo. Anche se per tre giorni ancora Surprise continuerà a guadagnare acqua per 225°, per mettere il più possibile sottovento le coste cilene, credi veramente di essere arrivato in cima alla montagna: è sempre lo stesso freddo di un metro prima, ma il cuore è più caldo, e ti pare di essere un Unico Grande Uomo che vive in miliardi di pezzi nelle città di tutto il mondo; per un attimo ti senti grandioso, la tua barca è grandiosa, in una grandiosa natura potente, armonica come una sinfonia.
Va', Surprise, che il primo traguardo è passato; va', se puoi, al di là del mare, a ritrovare la gente, portandoti un poco di questo tesoro spirituale che è qui, ma anche
dentro ciascuno di noi, a disposizione di tutti. Penso intensamente alla mia barca, alla forza che chiude in sé, sotto l'eleganza e l'apparente fragilità delle forme. Ha saputo custodirmi con cura nel caos delle onde, trovando da sola la strada per uscire dal pericolo

quasi senza bisogno di aiuto. Mi ha portato qui al Capo Horn e la osservo nei particolari, dalla solida tuga a tutta la coperta, su su fino all'albero che oscilla alto sulla mia testa, per capire il segreto di quella forza nascosta. Per un po' tasto al buio, ma presto mi è chiaro che quella forza viene dall'uomo, che lei stessa è l'uomo o quanto meno una sua parte, e non mi riferisco a me che resto marginale in tutto questo ma a chi l'ha ideata, al mio amico Nicolò che l'ha costruita, a ogni persona del cantiere che ha messo nell'opera una parte della sua esperienza e del suo amore.
Ora la barca è tutto questo e di più, è la saggezza di migliaia di uomini che hanno imparato a stare a galla e a navigare, è la mia stessa esperienza e la mia volontà di arrivare fino a casa.
Stare insieme così, qui al Capo Horn, ha un senso nuovo e più umano, non strettamente funzionale.
Sento adesso di voler ancora più bene alla mia compagna che corre scarmigliata e arruffona nella tempesta o si crogiola nel caldo sole sull'acqua ferma delle calme, per portarmi dove insieme potremo dire: "ce l'abbiamo fatta !"

LA TEMPESTA DEL 3 FEBBRAIO

È il 3 febbraio, e da venti ore il vento freddo che viene dal Polo Sud soffia impetuoso, carezzandoci le costole un po' troppo violentemente: è notte, adesso, e il mare, già ingrossato nei giorni precedenti, è enorme.
La cima di onde grandiose frana da un fronte di centocinquanta metri, scivola giù sulle discese di acqua nera, fino al fondo che è lontano, sotto la prua del Surprise.
Siamo a 56° latitudine Sud, a circa trecento miglia dalla costa cilena; da una settimana il grande Capo Horn è a poppa, con le sue caligini, i suoi ghiacci e la sua desolazione. In questi giórni i maestosi albatros non si fanno sentire amici: pare proprio che da queste parti ognuno pensi a sé, e solo per sé.
Ad intervalli quasi regolari sento più o meno vicini i boati delle onde che si spaccano, mentre la barca sembra non finisca mai di salire, salire, per poi cadere in una scivolata pazzesca, in fondo a queste valli d'acqua, dove per un attimo si riposa, poi ricomincia a prendere botte, a gemere e a tremare sotto lo sforzo violento dell'albero, schiacciato da un vento stimato di sessanta nodi.
Surprise, a secco di vela, si trascina a rimorchio duecento metri di grosso cavo, per aiutare a tenere la poppa al mare : lo fuggiamo a cinque, sei nodi, con la prua al Nord e con la speranza che l'alba arrivi presto.
Da venti ore sono al timone della mia amica barca : durante tutto il giorno sono passati all'orizzonte bellissimi colori violenti : giallo,

bianco e argento, in una fessura che divide il livido del mare dal nero del cielo.
Dal mio posto vedo la cabina che, molto umida, è riscaldata un poco dalla stufa a carbone, che porta la temperatura dai tre gradi esterni ai dieci-dodici interni.
Sono ancora a digiuno per oggi, ma non ho il coraggio di affidare la barca al timone automatico, con questo mare, anche se prima o poi dovrò farlo. Passa un'altra ora e, "bene", dico "adesso provo". Devo provare, perché ho troppo freddo e fame, e poi forse il carbone nella stufa è finito : dal tramonto non posso più vedere il fumo del camino, e il vento, soffiando da poppa, mi porta via l'odore del fuoco.
"Bene", ripeto "adesso vado, basta : al 'tre' vado...". Ho già staccato due volte il moschettone della cintura di sicurezza che mi tiene legato alla barca, ma per due volte ho dovuto rilegarmi in fretta e puggiare un po' per uscire dalla traiettoria di un grosso frangente: non so proprio che cosa potrebbe capitare, se uno di questi ci prende con sé.
Finalmente arriva il momento giusto: inserisco nella apposita tacca la catena del timone a vento, stacco la cintura e salto nel boccaporto, tirandomi subito sopra la parte scorrevole. Come si sta bene qui dentro ! Il rumore del mare è meno forte e il fischio del vento è fuori, oltre il fasciame, e fa meno paura : e poi ecco il latte condensato, i biscotti e il cognac, che mi sembrano le cose più buone del mondo.
Mi asciugo la faccia e muovo un poco le dita per sgranchirle: hanno preso la forma della barra del timone. Devo solo mettere il carbone nella stufa, e poi posso tornare fuori, a continuare nel gioco di schivare le onde fino all'alba, che spero mi porti la tregua.
Il barometro è sceso a 973 millibar: sarebbe stato meglio non guardarlo. È vero che a queste latitudini si va spesso sotto i mille, ma adesso siamo veramente troppo sotto. Apro il coperchio della

stufa, in cabina è accesa solo la piccola luce da tavolo di carteggio, che lascia vedere solo il contorno degli oggetti.
Ecco, sono in ginocchio sulla cuccetta, col secchio del carbone; devo fare presto, perché Surprìse ha bisogno di una mano, là fuori. Ad un tratto mi fermo di colpo, col cuore che va dove vuole, ho come un presentimento, ma ormai è tardi. Un muggito enorme, che cresce e cresce sempre, e sempre diventa più vicino, mi ha letteralmente bloccato i movimenti : solo col pensiero mi rivolgo al cielo, perché non sia vero, perché faccia sollevare la barca un poco più in alto.
Filo al boccaporto, lasciando il coperchio della stufa aperto, dimenticandomelo completamente. Arrivo un secondo tardi, perché in una rollata sono andato ad incastrarmi sul tavolo da carteggio. E quando arrivo, arrivo giusto in tempo per vedere un grande muro bianco, pieno di rumore cupo e potente, che cade sulla barca, scivola avanti, coprendo tutto e mi butta indietro, in fondo alla cabina : intanto Surprìse si alza a poppa, sempre di più mentre, scatole, libri, indumenti cominciano a cadere da tutte le parti, ammassandosi, assieme all'acqua che entra, sulla paratia di prua, dove ci sono anch'io.
Per un attimo perdo il senso dell'orientamento: mi pare di essere al mio primo lancio col paracadute, quando non finivo mai di cadere nel blu del cielo, che diventava verde di prato e poi ancora cielo; capisco solo che è successo qualche cosa di terribile.
Ho i piedi sul soffitto, quindi ci siamo rovesciati : ma da dove arriva tutto questo fumo? Poi ricordo, il carbone acceso cade fuori dalla stufa e si spegne friggendo nell'acqua che continua ad arrivare, con poco rumore, adesso.
Restiamo così forse un attimo, forse decine di secondi, non so : poi, prima lentamente, poi sempre più veloce, la
barca si raddrizza, uscendo su un fianco. Penso che lo scafo si sia rovesciato da poppa a prua, per poi tornare su di lato, ma rimando

a dopo l'esame dinamico : tutto il mio cuore è per l'albero: ci sarà ancora? Certamente uno di quei grossi frangenti che ieri tutto il giorno ci hanno assediato ha preso con sé Surprise. Ho visto solo l'ultimo momento del suo arrivo, ma deve essere andata proprio così: l'onda enorme che arriva, la barca che scappa fin che può; poi, presa, si arrende, e si arrotola nell'acqua come un rametto in un torrente.
Dentro, anche se è buio, so già la situazione : tutto fradicio, molto da ristivare, tanto da buttare ; ho fatto un po' di esperienza un mese fa in Atlantico, al Nord delle Falkland, quando avevamo messo sott'acqua l'albero (questa volta avrò in più la radio completamente fuori uso, dato che è stata qualche secondo sommersa, e metà acqua dolce persa).
Ma le conseguenze più gravi sono fuori, anche se il Cielo mi ha protetto: l'albero infatti è ancora al suo posto. Ma il resto è un disastro : il boma, con avvolta la sua randa, è a prua-via, incastrato tra le sartie, dopo aver strappato il collo d'oca in acciaio inox che lo teneva all'albero, e tutti garrocci della vela.
Pulpito di prua divelto : candelieri di dritta e pulpito di poppa schiacciati come una scultura moderna ; strappato l'altro strallo di prua (un cavo d'acciaio di nove millimetri) ; strappati gli attacchi sull'albero delle sartie basse. Timone a vento spezzato in tre parti (è tenuto assieme solo dai cavi di comando), e non c'è più la cappottina che proteggeva il boccaporto.
Il pozzetto è pieno raso di mare e di cime, e il Surprise, appesantito dall'acqua che dentro è una spanna sopra i paglioli, si muove lento e violento come un animale ferito.
Vorrei dire che ho il morale a terra, se non fosse una frase da ridere : ho solo un gran freddo e la disperazione nel cuore. Passano i minuti e io non so da che parte cominciare, su questo mare che continua il suo spettacolo come se niente fosse capitato.
Dopo non so quanto, controllo come posso lo stato dell'albero, che,

dopo la galleggiabilità, è la cosa più importante: sebbene gli stralli a prua e le quattro sartie basse non servano più, ci sono ancora due stralletti a tre quarti d'albero, le sartie medie e quelle alte, e il paterazzo a poppa che mi sembrano intatti: comunque per questa notte non potrei fare niente, ma sono molto rassicurato da questo primo esame.
Così, tanto per essere proprio a posto con la coscienza, metto in forza la drizza dello spinnaker, dando volta sul musone di prua, in sostituzione degli stralli: non dovrebbe servire a niente, ma è un cavo tessile di due centimetri di diametro: non si sa mai... La seconda (e per adesso ultima) cosa da fare è pompare fuori tutta l'acqua, facendo tornare quel po' di mare al suo posto.
Provo appena l'interruttore della pompa elettrica, poi mi do da fare su quella a mano, contando le serie di dieci colpi, con dieci secondi prima, venti poi, d'intervallo.
Occorrono quattro ore (le uniche in cui non ho avuto freddo), anche se dopo due ore ero decisamente stanco.
È quasi l'alba quando con le mani bianche, cotte e gonfie e la schiena a pezzi, finisco o quasi: mi lascio cadere sui paglioli e piango senza rumore, ma tanto e per tanto tempo. Smetto solo quando mi viene in mente una frase che ho scritto nel giornale di bordo un paio di giorni fa : « È spesso bello, anche se a volte pauroso, guardare febbraio al lavoro su questo grande giardino che è l'Oceano Pacifico... ».
Allora rido forte, di rabbia e di impotenza e finalmente, dopo due giorni, mi addormento dove sono.

NELL'OCEANO PACIFICO

Ho passato le ultime giornate tra alterne sensazioni di rabbia, rassegnazione e impotenza, con l'umore sempre variabile per ogni minimo evento che venga a modificare in meglio o in peggio la situazione. Spesso mi alzo dalla cuccetta dove su una coperta fradicia fingo di riposare, unicamente per rimettere a posto un libro che si è rovesciato o un indumento caduto sui paglioli. Poi torno a sedermi, e rido nervosamente, guardando questo apparente falso ordine che nasconde la mia preoccupazione per aver perso o rovinato così tanto materiale, durante il capovolgimento: colgo la realtà di questi movimenti, la mia mancanza di autocontrollo, la distrazione nei confronti dei veri problemi che mi assillano. Quando esco in coperta intreccio pensosi dialoghi con la barca e le vele, con il tempo; prego suadentemente ogni piccola nube di allontanarsi, nel suo stesso interesse, più a Nord, verso orizzonti più caldi e ospitali : non voglio più rovesciarmi !
I giorni passano uguali tra piovaschi, ampi squarci di azzurro, temperatura leggermente migliore e spirito sempre più rinfrancato. E i giorni diventano settimane. È il primo marzo : in Italia si comincia già a pensare alla primavera, qui si avvicina l'autunno e anche se siamo intorno ai 40° di latitudine Sud, non fa freddo.
Oggi il cielo è dolce ed azzurro, il mare appena increspato sembra voler ripagarmi con la sua benevolenza di tutto quanto è successo.
Sto leggendo sdraiato in coperta, la schiena appoggiata al sacco del genoa, quando vedo la groppa scura di un balenottero affiancarsi al

mio Surprise quasi volesse sfidarlo in una gara. Sorpreso per l'incontro scendo in cabina per armarmi delle uniche armi che abbiamo a bordo: macchina fotografica e cinepresa.
La scena merita proprio di essere portata a casa : il fascino della balena di infantile collodiana memoria è sempre vivo in tanti di noi.
Ma quando risalgo, il visitatore è sparito, certo chiamato dalla madre, che appare un centinaio di metri più lontana. In mare si è portati a fare valutazioni esagerate, ma credo di poter dire che questa madre era lunga circa 15 metri.
Si avvicina al Surprise, a 20 metri si immerge e sfila sotto la nostra pancia ben in vista, massa scura e potente che ci fa tenere il fiato sospeso.
Riaffiora dopo qualche minuto sulla dritta e torna verso il Surprise che incosciente continua a scivolare tranquillo attaccato alle sue vele.
Sono più tranquillo durante questo secondo avvicinamento, sicuro della ripetizione dell'itinerario precedente. Invece, arriva, ci colpisce, non so se di groppa o di coda ci solleva in aria, cadiamo in caduta libera, la colpiamo noi questa volta; lei sparisce mentre l'albero del Surprise trema in risonanza per il colpo per qualche secondo.
Sono sorpreso, spaventato ma tutto sommato considero già l'episodio come una nuova esperienza acquisita.
Scendo allora all'interno per riporre gli armamenti fotografici e rimango con gli occhi (credo più rotondi che mai) a guardare l'acqua che affiora come una sorgente dal pagliolato". Non mi rendo ben conto subito : poi cerco prima velocemente, poi affannosamente, di trovare il posto della ferita.
L'acqua intanto continua a salire e mi copre già la caviglia quando perdo altri momenti importanti preparando la zattera autogonfiabile, ben conscio dell'alternativa: o provare a morire subito, o provare a morire quando avrò finito i viveri della zattera

autogonfiabile in quanto siamo a parecchie centinaia di miglia dalle rotte commerciali. Da ormai un mese, senza che nessuno sappia dove sono (la radio è fuori uso precisamente dal 4 febbraio), e adesso sono a duemila miglia dalla costa cilena e dalla costa della Nuova Zelanda.

Vado su e giù come un birillo, vergognosamente.

Mi scopro a ridere e piangere insieme. Poi grido un assurdo "si salvi chi può" mi muovo ripetendo gesti inutili.

Queste folate un po' farneticanti cedono improvvisamente il posto a una pausa logica in cui avverto l'assurdità dei miei pensieri e la reale portata della situazione.

Allora salto in acqua e nuoto attorno al Surprise : da qui la troverò bene, la ferita ! Ed ecco lì, tre metri a poppavia della prua al mascone di dritta metà sopra metà sotto la linea di galleggiamento. Pare quasi che sanguini, nella mia fantasia eccitata : si muove comunque con una pesantezza di un elefante incatenato che ti guarda come se tu fossi l'ultima sua speranza.

Mi torna la vita. Schizzo letteralmente fuori dal mare e arrivo già con una grossa mazza in mano al dannato stipetto che sfondo in quattro e quattr'otto. I corsi del fasciame sono sfondati per circa un metro quadro ; quattro ordinate sono spezzate e il blu del mare si affaccia dalle molte fessure che ormai tutte immerse sott'acqua continuano a riempire la mia bella barca.

Stracci, maglioni e indumenti sono i primi a essere cacciati con violenza nelle ferite. Quando poi l'entrata è ridotta a piccoli zampilli, preparo una mescola con una scatola di stucco (benedetto l'apostolo Gigi!) grasso di motore e stoppa.

Miglioro sensibilmente la tenuta all'acqua che durante questa riparazione ha superato l'altezza delle cuccette e mi arriva circa alla vita : il motore è quasi completamente sommerso e il mare che mi pare sia entrato tutto nella mia casa, sconquassa quietamente libri, viveri, scatolame e carte nautiche.

Poiché le pompe di sentina si sono turate e il momento della mia pazzia è ormai lontano, di buona lena con una pentola comincio a sgottare : è il tramonto, e finirò solo all'alba, con la schiena a pezzi, ma un costante soddisfatto sorriso, forse anche un po' ebete, che mi fa credere che anche questa volta è andata bene.
Mi addormento sfinito sul pagliolato dopo aver cacciato il mare al suo posto con il pensiero che qui sdraiato sarò certamente svegliato dall'acqua se questa dovesse rientrare da un cedimento improvviso della mia riparazione.
Nei giorni successivi sostituirò ogni straccio, ed ogni indumento con listelli di legno dolce, sagomati con il coltello. La riparazione, gonfiandosi questo legno nuovo, terrà al di sopra di ogni previsione e arriveremo in Nuova Zelanda con il solo problema di dover pompare ogni tre-quattro ore una quindicina di colpi.
È il 3 marzo, e oggi mi sento molto debole. In effetti ho dormito pochissimo, tre o quattro ore negli ultimi due giorni. Ho fatto l'inventario delle provviste preso dal timore di dovermi razionare il cibo, visto che una buona parte (quello non contenuto in scatole o sacchi impermeabili) è tutto da buttare. Mi ha preso anche una grande pigrizia e, il mio tradizionale buon appetito è scomparso.
Mi sembra di essere un eterno convalescente, debole e svogliato. Ho rapidi entusiasmi che si perdono in pochi istanti, per un nulla. Nelle mie brevi dormite sogno prati verdissimi sui quali mi rotolo pazzamente. Oppure sono depresso, triste e impaurito.
Cerco di diagnosticare tutto questo senza ottenere grandi risultati. Ripassando mentalmente quanto è capitato nei giorni scorsi, affiora in me la convinzione di essere stato punito ingiustamente, quasi da una forza maligna e sadica che in un momento di completa bellezza ha voluto farmi male.
Sto dando il mio massimo in questo viaggio. Sono impegnato il più seriamente possibile per sollevare quella coltre di compromessi e di meschinità che la vita ti propone in continuazione e che non sempre

riesci ad individuare o a rifiutare.
Mi ribello con la violenza, la determinazione e l'ingenuità del bambino a cui è stato tolto un giocattolo dalle mani.
Ho la certezza di non barare con me stesso, di fare il viaggio intorno al mondo con il Surprise e intorno a me con la mia mente.
Perché è capitato questo grave, percentualmente improbabilissimo accidente?
Mi è difficile accettarlo e spiegarlo. Quando sono partito ero pronto ad accettare le conseguenze, anche quelle estreme delle tempeste che ti impauriscono, delle calme che ti logorano, della solitudine che non ti conforta: è il giusto prezzo e la conseguenza della mia libera decisione.
Ma affondare piano, con un sole caldo e indifferente che guarda il dignitoso Surprise diventare sempre più pesante mi sembra ancora adesso un fatto ingiusto, che accetto solo perché in mare si impara ad accettare tutto, senza spiegazioni.

AVVISTAMENTO DELLE COSTE DELLA NUOVA ZELANDA

Oggi è l'8 aprile, novantaseiesimo giorno di mare, senza mai vedere terra, tranne il 26 e 27 gennaio, attorno al buon vecchio Capo Horn: e oggi, secondo i miei calcoli, dovrei vedere di nuovo la costa, penso verso il tramonto.
A dire il vero, sul giornale di bordo ho già scritto da ieri anche l'ora in cui dovrebbe sorgere dal mare la Great Barrieri Island, un'isola che delimita ad Est l'Hauraki Gulf, che è il Golfo di Auckland: ma non oso sperare di aver imbroccato anche l'ora. Gli appassionati di navigazione astronomica, quelli che ti danno (dicono loro) il punto nave con l'errore approssimato di un miglio, rabbrividiranno davanti al mio ottimistico pressappochismo : comunque per il Surprise, in Oceano, un punto nave con dieci, anche quindici miglia di margine è sufficiente.
Il discorso non vale in Mediterraneo o in prossimità di costa; ad ogni modo adesso sono le 17°° locali, che corrispondono alle 05°° GMT, e tra un'ora, secondo le previsioni, Surprise dovrebbe inquadrare a prua i primi segni della sospirata Nuova Zelanda.
Con aria disinvolta e sicura, in verità pieno di speranza, mi allungo sulla solita cuccettona di dritta per finire uno dei tantissimi e bei capitoli dei Sette pilastri della saggezza, che è la storia di Lawrence d'Arabia.
Sono di ottimo umore, guarito dal malanno dei giorni scorsi; mi alzo una prima volta dopo mezz'ora, e continuo a comportarmi

come un capitano sicuro e certo della sua navigazione: infatti guardo solo a poppa: "tanto è inutile guardare avanti" dico "poiché solo tra trenta minuti potrò vedere qualcosa".
Torno sotto col mio libro, ma con l'occhio puntato all'orologio e alle 05°° GMT, come d'accordo, mi rialzo.
Rubo, non visto, dalla cucina un bel pezzo di cioccolata, salgo piano la scaletta ; sono già tutto fuori, e mi giro di colpo. Dapprima non vedo niente, e già mi costruisco le scuse per me stesso, poi Surprise puggia un pochino, e mi risparmia di andare a prua: dietro il genoa, eccolo lì, più vicino di quanto pensassi (avrei potuto vederlo anche mezz'ora fa) il profilo dei monti. Sembrano le colline e le prealpi lombarde, quando si levano al di sopra della nebbia : dolci e aspre insieme, ma per me solo dolcissime.
Sono arrivato "al di là dal mare" e mi esce spontaneo un ringraziamento a Dio, che a volte mi ha proposto prove dure, ma che mi ha sempre dato una mano a superarle. E grazie anche al mio caro bianco Surprise : ho il cuore leggero e pulito; mi sento come un bambino, e tutto mi pare semplice e bello. Domani sarò ancora tra la gente, parlerò con Maria Teresa, berrò e mangerò come un uomo moderno, vedrò i prati e le case, e sentirò gli odori e il rumore.
Adesso però sono solo quieto e felice, e guardo incantato quella terra : mi pare di essere migliaia di anni fa, e mi prometto di conservare con cura, nei miei ricordi, questo stato soave.
Intanto il mare e il vento mi spingono piano, e a poco a poco, mentre viene la sera, già si vede l'enorme lunga onda dell'Oceano che si spacca, bianca, contro la mia montagna.
La notte la passo sveglio, a mettere un poco di ordine in cabina: ma c'è così tanto da fare, che quasi subito rinuncio, coccolato dall'idea che il disordine mi sarà perdonato, quando si saprà che la colpa è del capovolgimento: nel cielo c'è una bella luna, e l'unico rimpianto (oltre al motore che non funziona più), è quello di aver perso,

appunto nel capovolgimento, la carta nautica locale. Ho solo quella generale di tutta l'isola Nord della Nuova Zelanda, dove Auckland è segnata con un piccolo quadrato.
Ogni ora faccio i miei bravi rilevamenti sui fari, e aspettiamo, la barca ed io, guardinghi il mattino, che ci porterà, oltre alla fine di questa parte del viaggio, anche il problema di come arrivare alla fine di questo grande golfo, descritto dal portolano come pieno di insenature, dove una corrente di marea fila a tre nodi.
L'alba arriva, e mi pare più bella di tante altre, e con il chiaro del sole comincio a riconoscere sulla costa ancora lontana il bianco delle case e delle strade; la barca va in poppa, spinta dalla sola randa. Appoggiato all'albero cerco di capire lo sviluppo della costa ; soprattutto cerco qualche nave o imbarcazione, così da vedere l'ingresso del porto.
Intanto la terra corre via veloce, verdissima, e davanti a noi centinaia di piccoli uccelli si alzano dal loro riposo sull'acqua e volano intorno : le ultime sciabolate del faro si confondono con la luce del giorno, che vince.
È un attimo di bellezza appena offuscato dalle mie preoccupazioni: ogni volta che mi pare che il golfo finisca, ecco un'altra distesa di mare, dietro quell'isola : non si arriverà mai? Finalmente una barca a motore esce da dietro una punta : "questa non me la lascio scappare" dico, e modifico di poco la rotta, per incrociare la sua.
Ci avviciniamo, e, mentre lo facciamo, ripeto le frasi che ho preparato nel mio mediocre inglese. Siamo a portata di voce quando quella gira, come per tornare indietro.
Faccio cenni e grido che no, che devono venirmi vicino, ma quelli pare non sentano.
Allora decido per il patetico e ancora grido che arrivo giusto adesso da Rio de Janeiro. Fa effetto, perché ritornano.
Mi spiego meglio, dichiaro di non avere la carta nautica locale, e finalmente ci accordiamo: passo un cavo e mi rimorchiano al porto,

che è un miglio dietro una punta verde smeraldo, dolce come il profilo di una bella donna.
Ho la mente confusa, eccitata, preoccupata. Ritorno sulla terra, tra gente che so essere amica del mare e dove il telefono mi collegherà per ora solo con la voce di mia moglie, che verrà poi da me.

LA PARTENZA DALLA NUOVA ZELANDA

Lunedì 11 maggio si riparte da Auckland : fuori c'è bel tempo, con dieci nodi di vento da Sud-Sud-Ovest, e tutti i nuovi amici ; ma "dentro" il mio barometro è basso: lascio la gente per ritornare solo, durante i prossimi cinque-sei mesi.
Ho forse meno paura del mare, adesso che mi pare di conoscerlo di più, ma ho più paura di me stesso. Non avrei dovuto stare così a lungo in questo bel posto, a riabituarmi alla vita comoda, con i pranzetti nei ristoranti con Maria Teresa, la sera; le lunghe dormite e le interminabili docce: sono aumentato di quattro chili, forse sono anche un po' arrugginito (stamattina, salendo in testa d'albero, mi sono accorto di non sgambettare più come al mio arrivo).
Soprattutto mi preoccupa la mancanza di concentrazione e di determinazione, che invece mi riempivano alla partenza da Castiglione della Pescaia e da Rio de Janeiro. È come se partissi per una veleggiata, il sabato pomeriggio, sui nostri mari: Castiglione-Formiche e ritorno per cena : che stia prendendo sotto gamba questa seconda metà del viaggio?
Continuo a ripetermi che il maggio, qui, è come da noi a novembre; che tra poco comincerà l'inverno e che io sarò giusto nel Mar di Tasmania, posto bruttissimo anche d'estate; che quest'inverno mi accompagnerà per tutta la traversata dell'Oceano Indiano fino al traguardo
più difficile (come dicono le carte), quello di Capo di Buona

Speranza: là il vento di forza otto (o più), d'inverno, è presente in percentuale del venticinque-trenta per cento, cioè c'è tempesta un giorno su quattro, e non credo che gli altri siano di calma.
Ma non riesco a concentrarmi. "Vedremo quando ci sarò dentro, a quest'inverno," dico "per ora ci sono dieci nodi di vento e la previsione di almeno una settimana tranquilla".
Perché prendersela troppo, adesso?, così ragiona la mia testa di piccolo incosciente, quando manca solo mezz'ora al mezzogiorno, ora canonica per le grandi partenze. Ho proprio bisogno che il mare mi dia subito una bella strigliata, che lavi via subito "l'Ambrogio ad Auckland come l'Annibale a Capua", che mi faccia tornare attento e proccupato, sveglio e attivo, equilibratamente timoroso ed equilibratamente audace : che mi faccia tornare cioè uomo di mare, e non dannatamente terraiolo come lo sono stato in questo mese e... adesso.
Ma ecco che si parte. Per uscire dall'ormeggio il Surprise deve contorcersi un po': lungo il fianco sinistro, a dieci metri, corre la scogliera e abbiamo un passaggio (da raggiungere con un angolo di 90° gradi) largo non più di quattro metri: speriamo di non aver perso l'occhio, perché la barca è larga tre metri e venti.
Eccoci fuori, finalmente in questa meravigliosa baia di Auckland, fatta da Dio certo per la vela, e tra due grossi motoscafi carichi di amici e di fotografi che ci sparano addosso dagli obbiettivi come se volessero affondarci, ci stacchiamo da questa terra benedetta, dove non ho ricevuto niente altro che bene.
Le prime ore passano veloci, con la barca ben invelata che fila tra i sei e i sette nodi su un mare verdeazzurro che si dischiude amico, segnato appena dal nostro passare.
La costa di lava coperta ancora dal suo vestito verde d'estate, appena più bruno in qualche punto, cammina a sinistra, piano, portandosi via il sole fino a domani. Sono seduto al boccaporto, una gamba appoggiata alla scaletta, l'altra che pendola con il

movimento della barca, la testa china sul braccio, come sul banco di scuola, quando ci si nasconde dietro la groppa del compagno davanti : sono così rilassato che mi pare di essere stanco : sono solo; eccomi di nuovo solo, con Surprìse carico di cose buone (buona parte ancora da stivare) su questo mare che scivola a quattro nodi dietro il plenilunio, con la sua corrente di marea, che adesso ci è favorevole.
Anch'io sono carico di pensieri e di voglia di tornare a casa. Dovrò stivare subito anche questi, per lasciare tutto il posto dentro di me al mare, che sarà nel prossimo mezzo anno il mio servo e il mio padrone (anche se finora è stato molto più padrone che servo).
Sono attento ai nuovi rumori del Surprìse: sono gemiti nuovi, conseguenze delle riparazioni subite, che spariranno presto, appena la barca si sarà riabituata al mare. A me pare che tutte le barche siano brave, e che possono diventare grandi amiche, però le barche di legno hanno il vantaggio di poter parlare. Ecco, adesso che stiamo scendendo da un'onda, Surprìse mi sta dicendo che le fa ancora un po' male al fianco, dove l'ha colpita la balena. Allora, anche se non me lo ha chiesto, sposto a centro barca, da prua, tutte le vele : ecco, adesso fatica meno, e non si lamenta più.
La prima notte intanto arriva carica di stelle, ed è così chiara che i fari, all'orizzonte, si mescolano con loro. Il tempo, confermando le previsioni, rimane buono, col barometro sempre a 1027 e con poco vento : mi riabituo più facilmente del previsto alla solita routine: controllo dell'avanzamento ogni due ore (finché si è in vista di costa), poi il punto col sestante, un grosso pranzo al giorno, con tantissimi altri pranzetti quando capita ; la lettura nel pomeriggio e la musica al tramonto: poi, finché
non arriva il primo sonno, i ricordi, i pensieri, i programmi. Si va avanti così tutta la prima settimana, con un percorso al log di 750 miglia, di cui 650 circa di effettivo avanzamento.
Ma ecco la strigliata che imprudentemente avevo chiesto. È il 21

maggio: la costa è ben a poppavia. Siamo passati attorno alla punta estrema dell'isola Nord della Nuova Zelanda, lasciando a dritta i Tre Re, che sono piccole pericolose isole con attorno un mare d'inferno. Qui si scontra il Pacifico col Mar di Tasmania, su un fondale di poche braccia: è un continuo frangente che picchia sulla costa che è rimasta bianca come d'ossa, a-vendole il mare portato via tutto, fino allo scheletro.
Avrei potuto girare più a Nord, in acque profonde, ma avrei allungato di mezza giornata, e, come ho detto, non ho ancora trovato in me il buon senso marinaio. Comunque è uno spettacolo affascinante: questi milioni di onde, che vengono da chissà quanto lontano, che si incanalano come una mandria di bufali azzurri e verdi, in questo stretto passo. E poiché non ci stanno tutte assieme, si spingono e saltano una sull'altra, quasi dimenticandosi della forza di gravità : si aprono gorghi profondi a fianco di torri d'acqua che salgono fin dove possono, per poi precipitare senza ordine, perdendo i loro violenti colori, trasformandosi in spuma, che ruggendo corre su per la costa. Passiamo intimoriti su questo mare, ringraziando il Cielo del buon tempo che ci manda. Ma questo è qualche giorno fa.
Da ieri il barometro scende, senza scosse, ma inesorabile, e il vento gira a Nord prima fino a venticinque nodi (e dò la prima terzarolata con il nuovo boma), poi va su: trenta (seconda mano e fiocco tre) ; raffiche a quaranta nodi, con bellissime nubi tutt'attorno; gravide di potenza, come un branco di lupi che ha fame.
Cambio subito idea riguardo la desiderata "strigliata" e dico ad alta voce che sono assolutamente soddisfatto di questo primo assaggio.
Inoltre sono già preoccupato, perché sono nella mia "zona critica". Infatti quando il vento va dai trentacinque ai quaranta nodi, sento dentro una strana sensazione: timore per quello che potrà accadere se questo tremendo amico aumenta le sue carezze; d'altra parte dubbio e dispiacere ad arrendermi con una bella cappa o con

l'ancor più bella fuga in poppa.
Mi dico : se aumenta di altri cinque nodi, via tutte le vele, e vado sotto a dormire. Ma poi sto lì, con la barra in mano e gli occhi fissi nei colori del cielo, per scoprirne le intenzioni, puggio di dieci gradi e aspetto: se tengo duro mi dico, a sei — sette nodi nelle ventiquattro ore sono altre centocinquanta miglia verso Ovest, cioè tre gradi di longitudine verso casa (ogni grado, al quarantesimo parallelo, sono appunto circa cinquanta miglia) : è un altro pezzetto del mio lungo viaggio di ritorno. Ma come pesa questo dubbio ! Siamo poco oltre la metà del Mar di Tasmania : perché forzare il Surprise, pesante per il carico nuovo, quando mancano ancora sedici mila miglia?
E così sullo strallo sale la tormentina, la randa si rimpicciolisce fino al numero, la velocità scende di un nodo, ma adesso la barca va via stabile e potente. Oggi non guadagneremo 3 gradi ad Ovest, forse, ma io sdraiato nella mia favolosa cuccetta sopravento guardo attraverso la cupoletta il cielo : la luna ogni tanto tra la corsa delle nubi, si sta facendo vecchia, e il mio cuore, più quieto, batte più piano.

LA TEMPESTA DEL 25 MAGGIO NEL MAR DI TASMANIA

A questo punto, nella precedente edizione del libro, cominciava il racconto della tempesta capitata al largo delle coste australiane.
Certo saprete che gran parte del capitolo è stato ripreso dalle pagine di John Guzzwell, un grande navigatore solitario che tanti anni prima, proprio in quel mare di Tasmania, aveva subito la stessa dura esperienza tenuta in serbo più tardi per Surprise e me.
Il caso ha avuto una certa risonanza, forse troppa: interviste, spunti polemici, con l'immancabile seguito di pesanti ironie scivolate ben presto nella messa in discussione dell'intero viaggio da me compiuto. Cosa più grave di tutte, io non avevo alcuna giustificazione plausibile da offrire per ciò che avevo fatto: né all'editore che mi interrogava allibito, né agli amici più vicini che avevano seguito l'impresa, né a me stesso. Di fronte al "perché" semplice e disarmante, mi sentivo impacciato più che imbarazzato, avvilito dalla mia incapacità di trovare nelle pieghe del mio cervello una risposta che pur doveva esistere.
In questa alternanza di polemiche spesso capziose e interrogativi personali irrisolti, ho trascorso varie settimane, finché due fatti hanno contribuito a ricondurre l'episodio nei suoi limiti reali e a farmi capire qualcosa circa il mio comportamento. Il primo si riferisce ad un lungo articolo apparso sul Corriere della sera del 30 ottobre 1975, dedicato alle vicende del Surprise.
Preciso e opportuno, tenuto conto delle discussioni accese dal

"plagio", lo scritto forniva le prove, in aggiunta a quelle contenute in appendice al libro, che il viaggio della mia barca si era svolto come narrato, passando cioè per Capo Horn controvento, e non su rotte di contrabbando suggerite ad alcuni dalla mia diminuita credibilità.
Personalmente posso dire che si è trattato di una chiarificazione benefica, dagli effetti quasi immediati. Varie mani che in quei giorni tormentavano impacciate fondi di tasche, sono tornate a tendersi al saluto, il sorriso è tornato sulla faccia di conoscenti ed amici, quasi tutti mi hanno assicurato di non essere mai stati sfiorati, nemmeno per un momento, e così via.
Un banale incidente, dicevano loro, sì, banale, dicevo io, poi si parlava d'altro.
Dentro di me però, ed ecco il secondo fatto, si era messo in azione un piccolo tarlo, da quando, d'accordo con l'Editore, mi ero posto al lavoro per rifare il capitolo in questione.
Mentre il caso pubblico veniva circoscritto e risolto, si apriva un altro processo, del tutto personale, di Fogar a Fogar, dal quale sono uscito con le ossa rotte e con la convinzione che la "mia" descrizione della tempesta poteva essere utilmente sostituita da queste pagine, anche se un po' disordinate.
Ma qui devo dire due parole a monte.
Inizialmente la faccenda del plagio mi ha appena sfiorato. Seccato più che altro, come quando ti sorprendono per puro caso in atteggiamento imbarazzante.
Una piccola cosa insomma, un curioso impasto di pigrizia e di piacere onirico per i lunghi giorni passati in cuccetta a sfogliare quelle pagine che tenevo a bordo, tra gli altri libri, divorate sempre negli stessi punti, in una altalena assurda di paure e speranze per ciò che di terribile mi "doveva" succedere, ma che "forse" avrei avuto la fortuna di evitare.
Prima ancora di Guzzwell, Moitessier. Mentre avanzavo lentamente

nel Pacifico ho letto una, due, dieci volte i capitoli in cui descrive la sua lotta estenuante col mare «più grande che avesse mai visto» dal chiuso della sua cabina, costretto per giorni e giorni a non abbandonare i comandi interni del timone, col terrore incollato addosso di essere ad ogni istante cancellato via da quelle onde indescrivibili. Per me, laggiù in quelle stesse acque, il mare, nel senso più pieno e assoluto, era quello di cui parlava Moitessier.
Anch'io fatalmente lo avrei incontrato e rimestavo "quelle" immagini, insieme affascinato e pieno di paura.
Man mano che il tempo passava, saliva per me l'incubo di quella prova, ma anche il bisogno di viverla realmente e superarla.
Dopo, pensavo, sarebbe stato tutto più facile.
Quando finalmente il momento è venuto, ho vissuto un processo di identificazione allucinante e irripetibile, come se accanto a me ci fosse stato Moitessier a descrivermi un'ultima volta il fischio ossessivo del vento e quelle montagne "lunari" che irrompevano sulla mia barca.
Per giorni le ho viste arrivare da ogni parte come mi aspettavo, le conoscevo ormai, forse le avevo già incontrate. Erano mie o di chi altro?
Qualcosa di simile è accaduto per il ciclone a sud est dell'Australia. Strano a dirsi, fatalisticamente io lo aspettavo da tempo, come un altro degli ingredienti del mio viaggio, prima ancora di partire da Auckland, quando, in attesa che il Surprise venisse curato, bighellonavo sui moli e curiosavo tra le pagine di Guzzwell per sapere come si era trovato nelle acque che mi aspettavano. Dopo le collere del Pacifico, gli uragani dell'Indiano, i cicloni dei mari australi, parole che rimbombano da sole, figurarsi poi a trovarsi là in mezzo.
Anche a distanza di mesi, quando ho messo mano al libro, mi sono accorto che avevo difficoltà a ricomporre e descrivere quelle emozioni, a tratti nitidissime, a tratti confuse.

La lunga serie di flash-back che parzialmente ricostruivo era ricucita nella mente proprio da quelle parole che mi hanno accompagnato con la loro carica di emozione per tanta parte del viaggio, fino a diventare "il mare" e "la tempesta", soprattutto anche il "mio mare" e "la mia tempesta".
Sul loro ordito riuscivo a porre in ordine cronologico tutte le immagini che di volta in volta catturavo nella memoria e, di colpo, esse tornavano reali, umide, fischianti, come allora.
Rendevo grazie a Guzzwell e Moitessier e sentivo che in qualche modo tutto ciò diventava "la nostra esperienza", il culmine di quei giorni indimenticabili.
Come dire tutto questo al lettore, spiegare che ad un certo punto del libro, dietro le semplici parole di una descrizione, si nasconde dell'altro, la nostalgia di quelle ore di disperazione riscaldate dal legame carismatico e indefinibile che si era acceso tra noi, persone che si conoscevano senza essersi mai incontrate?
Ho risolto il caso nel modo più semplice, banale forse, come dicevo ai miei interlocutori. Facendole mie, non per il loro valore letterario, ma per quanto esse avevano significato e significavano per me.
Il resto, la parte più difficile da dire, potevo tenerla dentro, un piccolo trucco, ma più, un segreto che cementava romanticamente il legame che avevo trovato ponendomi tra i pochi eletti di quel mare.
Tutto ciò è venuto pian piano a galla mentre ritrascrivevo per questa edizione il capitolo della tempesta, sei cartelle dattiloscritte che ho poi lasciato da qualche parte in casa, giudicandole inutili dopo quanto era successo. Ma è stata proprio la scoperta della loro "inutilità" che mi ha fatto cogliere l'errore, non banale, ma grave che ritengo di aver commesso.
Non tanto il plagio, l'appropriazione indebita e cose del genere. Qualcosa di più.

La mancanza di rispetto verso chi compra il libro, spero non per soddisfare una semplice curiosità cronachistica, quanto era alta quell'onda, a quanti decibel soffiava quel vento, ma per avere dell'altro. Non solo la verità nel suo senso più o meno fiscale, ma tutta la verità, specie quella più sfuggente, soggettiva, impalpabile, che aiuta a capire perché si fanno queste cose, perché alcuni uomini si tuffano in esperienze del genere, perché salgono sulla cima di una montagna e attraversano il deserto.
Sono questi perché, accettati o rifiutati ma comunque valutati che tolgono l'impresa dal suo bozzolo di "unicità" e legano in qualche modo l'alpinista, il navigatore, l'esploratore, alla gente, alla storia.
Quella storia a cui anch'io, "solitario", mi illudo di appartenere, come tutti.
Il mio errore è stato di non aver chiarito tutto questo, di non averlo capito. Non avendolo capito, mi accorgo di aver mancato una occasione implicita nel libro, e perché no, forse anche nel viaggio, iniziato sotto la spinta dei miei "perché" che sono diventati man mano anche gli interrogativi di altri, dei molti che mi hanno voluto seguire.
Tra loro, qualcuno avrà magari cercato inutilmente una piccola risposta che io non ho saputo dare. Questa volta almeno. Di ciò soprattutto sento di chiedere scusa, non solo ai lettori scandalizzati e resi scettici dal caso come è stato presentato, ma anche agli altri che "nonostante", hanno creduto.
La tempesta del 25 maggio è stata ricordata dai giornali di Sydney come una tra le più violente degli ultimi anni (vedi pagg. 160-161).
Le conseguenze sono state tragiche: una nave spezzata sugli scogli, e venti persone morte, alcune in mare, alcune portate via dalla furia del vento. È descritta nell'appendice di pag. 191 da Sergio Malingher, che si è servito esclusivamente dei documenti ufficiali dell'Ufficio Meteorologico di Sydney.
E ora riprendo il capitolo dal punto in cui ritorna anche

letterariamente "mio", chiedendo al lettore di ritornare con me sul Surprise.
Sono ancora intento a sputare acqua salata quando un'altra onda fa lo stesso scherzo. Il frangente arriva rombando, scoppia alto sopra la poppa e mi prende tra le sue braccia buttandomi questa volta fuori bordo. La cintura di sicurezza è agganciata con il moschettone a un cavo lungo 10 metri e tiene; però, la barca lasciata libera dal governo, si traversa al mare. L'onda successiva si spacca sulla fiancata del Surprise indifeso, lo arrotola nella cresta e lo fa per un attimo scomparire ai miei occhi.
Quando anch'io risalgo a galla vedo la pinna nera della mia bella barca puntata verso il cielo, poi per lunghissimi momenti vedo che l'albero riaffiora fino a tornare dritto, mentre il mare tutt'intorno ribolle bianco. Credo di essere stato forse l'unico spettatore-equipaggio che possa dire di aver visto dal di fuori la propria barca rovesciata: comunque, cerco di recuperare il più velocemente possibile la cima che mi tiene collegato come un cordone ombelicale alla mia barca.
L'acqua mi sembra tiepida, forse riscaldata dalla rabbia che ho dentro di me. Mi sento veramente perduto. La costa è vicina ma, sia a nuoto che con il Surprise in queste condizioni, le conseguenze sarebbero le stesse facilmente immaginabili.
La costa bianca di spuma che sale fino a 20-25 metri è martellata dall'onda che si spacca spinta da migliaia di miglia di oceano; l'acqua sale in verticale con colonne di schiuma che rimangono alte per lunghi attimi, quasi non volessero più cadere. A bracciate riesco ad avvicinarmi al Surprise e risalgo a bordo aspettando che l'onda faccia inclinare dalla mia parte la falchetta: la barca rollando dall'altra parte mi metterà praticamente a bordo.
Decido di guadagnare il più velocemente possibile il porto di Sydney che dista ormai solo una cinquantina di miglia : un altro scalo non previsto, ma il Surprise con la radio fuori uso e io

veramente stanco abbiamo tutti e due bisogno di riparazioni.

LA PARTENZA DA SIDNEY

Ieri sono ripartito, spero per l'ultima volta, perché vorrei riuscire nel grande balzo da Sidney a Castiglione della Pescaia.
Mi aspetta la barriera corallina con le sue insidie. La lunga traversata invernale dell'Oceano Indiano, il difficile passaggio attorno al Capo di Buona Speranza e finalmente la risalita dell'Oceano Atlantico.
Incrocerò, quando il cielo vorrà, la mia rotta di andata e mi presenterò allo Stretto di Gibilterra con la coscienza di aver fatto il mio dovere.
Ma queste sono solo speranze, per ora. Il mare, fuori da Port Jackson, pare non avermi ancora perdonato il fatto che il Surprise sia riuscito a sfuggirgli e ancora brontola, anche se molto meno di qualche giorno fa.
Il console italiano dottor Lorenzo Mot e la sua gentile Jennifer, mi hanno accompagnato a lungo con lo sguardo mentre io, non ancora completamente rimesso nello spirito dalla batosta presa nel Mar di Tasmania, mi allontano sotto un cielo gravido di nubi che sembrano piene di destino.
Il tramonto non mi sembra amico, e le onde schiaffeggiano il mascone del Surprise ostilmente.
8 giugno : è quasi mezzogiorno. Ho passato una brutta notte alla barra. Con vento teso da Est Sud-Est, ho filato dritto senza avvertire il peso delle ore.
La barca è andata molto bene. Immerso nel buio più completo,

vedevo gli spruzzi biancastri schiacciati dalla prua del Surprise, che si infilava con disinvoltura tra le onde brevi e incrociate.
Pian piano la tensione della partenza si è affievolita, lasciando il posto a una maggiore lucidità, che mi ha fatto ritrovare il piacere puro di andare sull'acqua in silenzio, coi nervi tesi e nello stesso tempo controllati. Ho avuto freddo però, specie dopo mezzanotte, con il mare abbastanza mosso che bagnava di continuo la coperta.
L'inverno sta arrivando, e voglio salire presto al Nord per ritrovare quel bel sole che non bada alle stagioni. Verso le tre il vento è aumentato. Un po' per pigrizia e un po' preso dal piacere della corsa, ho indugiato troppo a ridurre la velatura che ha tenuto benissimo fino al giungere di una raffica più forte e improvvisa. Risultato : il genoa pesante si è strappato per più di due metri, regalandomi il primo dispiacere della ripartenza.
Ho impiegato parecchio tempo per sostituire il genoa col fiocco medio, ballando come un matto attaccato allo strallo di prua, nell'acqua che saliva da ogni parte.
Avevo le dita gelate e non riuscivo a sentire i garrocci da sfilare, né a tirar giù la vela che sbatteva furiosamente. Dopo molti sforzi, sono riuscito a ingarrocciare il fiocco medio e ad issarlo, potendo tornare nel pozzetto dove avevo un relativo riparo.
A parte il freddo, in seguito tutto è andato meglio e ho avuto modo di riflettere sulla mia imprudenza, contraria al buon senso ed alle promesse della vigilia. Peccato davvero, perché il genoa pesante era forse la vela più importante, per la prima parte della seconda metà del viaggio. Non ho portato con me una macchinetta per cucire e dubito di poter fare manualmente una riparazione accettabile. Avrò maggior cura del fiocco, ma la macchia resta e si farà ancora sentire.
L'alba è spuntata sul cielo completamente coperto: solo un debole chiarore, che ha durato fatica a farsi
largo. Anche adesso tutto è grigio, con pioggia a tratti. Il mare si è

di nuovo rinforzato, ma forse sono io che comincio a sentire di più i colpi che prende la barca. Mi è anche venuta una gran fame.
Secondo i miei calcoli, sono al largo di Brisbane, e continuo a correre sui sei-sette nodi.
Penso di meritarmi un po' di riposo, ammonito dall'incidente alle vele, non voglio correre il rischio di strafare.
Controllo attentamente il timone a vento e dò una occhiata per vedere se tutto è a posto, poi vado sotto per prepararmi qualcosa di caldo e soprattutto per cambiarmi. Ormai al coperto, posso constatare che la cupoletta di plastica, che aveva subito infiltrazioni nel capovolgimento, funziona a meraviglia.
Me ne sto un po' sulla cuccetta a guardare fuori, col naso appiccicato al plexiglas. Provo una strana sensazione a sentirmi finalmente così protetto e separato dall'esterno grazie all'esiguo spessore della plastica che si lascia passare, discretamente, senza togliermi nulla di ciò che continua fuori. Osservo a lungo il mio Aries che lavora egregiamente con piccoli spostamenti, tenendo il Surprise sulla sua rotta.
Gli ingranaggi e i fili di acciaio sembrano umanizzarsi nel movimento; li vedo muoversi con una intelligenza che sento in qualche modo vicina.
Il sole però rimane il grande assente. Anche stamane mi sono svegliato dopo il secondo sonnellino notturno con molta curiosità e speranza, ma ho avuto l'ennesima delusione.
Di nuovo il cielo era grigio, d'una tinta uniforme che non lasciava sperare in eventuali schiarite nel corso della giornata. Per fortuna il vento si è mantenuto fresco, sui quindici-venti nodi, dando modo al Surprise di guadagnare altre centoquaranta miglia nelle ventiquattro ore. A parte il sole, non posso davvero lamentarmi.
La barca fila via bene sotto la spinta di questo vento straordinariamente costante, che ha ridotto la necessità dei miei interventi e di conseguenza la mia fatica.

Alle otto e trenta, dopo aver fatto un'abbondante colazione con cioccolata calda e biscotti al plasmon, mi metto alla barra con l'idea di far guadagnare alla barca un po' di tempo.
In effetti la velocità aumenta e riesco a toccare nella prima mezz'ora varie volte gli otto nodi, con le vele bene a segno filando sbandato di circa venti gradi.
Adesso il Surprise riceve colpi violenti sull'acqua anche se riesce ad assorbirli con buona disinvoltura.
La prua si alza agilmente su leggere crestine spumose poi scivola veloce nel breve incavo dell'onda, ritmicamente con botti cupi e ovattati, che giungono al mio o-recchio ormai confusi col rumore del mare.
Questa corsa contro invisibili avversari, i grandi banchi di corallo, mi dà in poco tempo una tensione nervosa che non provavo dalla partenza : voglio spingere al massimo la velocità per passare presto la grande, pericolosa Barriera Corallina.
Inconsciamente, e me ne sono accorto dopo riflettendoci sopra, la mancanza di punti comparativi mi obbligava a moltiplicare lo sforzo per correre di più, ad aumentare la velocità, ritenuta sempre insufficiente.
Sono rimasto teso come un arco non so per quanto tempo, senza sentire i gemiti dello scafo che veniva scosso in tutte le sue giunture, mentre scappava inclinato con l'acqua alla battagliola e sembrava volersi quasi nascondere cacciando la prua nel mare, contagiato dalla mia imprudente paura di toccare in qualche roccia in quegli attimi. Mi ha fermato in questa gara assurda una cresta più grande e sicura, che ha eluso l'assalto della barca balzando sulla coperta e bagnandomi completamente.
Mi sono sentito gelare. Ero madido di sudore e il
contatto improvviso con l'acqua fredda mi ha pervaso di brividi interminabili che non riuscivo a dominare.
Ho inserito l'Aries e sono sceso di corsa in cabina ad asciugarmi e a

chiedermi cosa fosse successo.
Volevo ricavare qualcosa dall'accaduto, dei segni premonitori sufficientemente chiari per poter decifrare in futuro l'arrivo di queste trances pericolose e tutto sommato indicative di uno stato psicologico anormale. Ripassando alla moviola la breve avventura, non sono riuscito ad individuare niente di utile per un'eventuale cura.
Come ho già detto, mi sentivo sveglio e in forma, soddisfatto per la continuità del vento che mi portava nella direzione voluta.
Dunque? Cinque o sei giorni di nuova solitudine potevano rendermi così perforabile agli scherzi del sistema nervoso? Ma non ero a Sidney solo poco tempo fa, nei bei ristoranti con gli amici?
Ho rivisto in rapida successione vari episodi del genere, racconti di allucinazioni e di crisi capitate a persone di grande esperienza, che hanno reagito nel modo più irrazionale agli impulsi nascosti del loro io.
Mi sento di colpo su un terreno minato, pronto a saltare per aria per aver toccato chissà quali percussori.
D'altra parte la lucidità prontamente ritrovata non costituisce di per se stessa una garanzia.
Molte volte dipende dal caso e senza lo schiaffo di quell'onda...
Mi ha distratto momentaneamente da questi interrogativi, uno scroscio d'acqua piovuta abbondantemente dal boccaporto sulla mia testa.
Avevo appena finito di asciugarmi! Sono uscito in coperta per lascare un po' le vele e diminuire lo sbandamento del Surprise, che ballava troppo per lasciarmi tranquillo a pensare.
Ho smaltito le consuete pratiche di bordo con scadente automaticità, calcolando in settecentoquaranta le miglia percorse finora. Una bella media davvero, ma non solleva il mio morale lasciandomi in fregola di autoindagine psicanalitica; che strano animale sono io, ed altre cose del genere, altrettanto conclusive.

Mi smuove per fortuna la fame, confermando nel momento più significativo la prevalenza ferina del mio impasto. E sia dunque ai fornelli !
Mi preparo una crema di piselli sotto l'ondeggiante lampada a gas, seguendo con gli occhi nella pentola il cucchiaio che gira. Se Dio vuole si cuoce e non sembra malvagia.
Concludo con tonno, fette biscottate e ananas; un menù dignitoso, meritevole di palati più curiosi.
Io invece sono stanco e passivo. Dopo aver rapidamente sparecchiato, mi butto in cuccetta accendendo il magnetofono con la speranza che Ravel mi faccia dormire. Almeno in questo vengo prontamente esaudito.

IL MAR DEI CORALLI

In questo mare, dal Surprise ho visto spettacoli naturali di rara bellezza, che mi hanno comunicato il loro lirismo.
Mi sento un poco irreale in questi giorni, come ispirato e spinto dalla natura attorno verso un amore generale per le persone e le cose : ecco che cosa ho scritto sul giornale di bordo, il 14 giugno: «Venite con me, amici, sul Surprise (detto in francese) su questo mare che è una donna, dentro questa barca che è una donna, sotto questo cielo pieno di nubi, che sono dolcissimi seni di una donna. Venite con me in questi attimi di perfezione, mentre suona forte una sinfonia, e le piccole onde vanno con la musica, e l'acqua, poco profonda e scolorata in un celeste degli occhi dei bambini danza con te, e il sole danza con te, e gli uccelli e i pesci e tutta l'aria vibrano e danzano con te. Sono attimi fatati, pieni di incanto e di destino, dove si capisce un poco perché si vive e perché si ama. Venite con me, amici, anche quando il Surprise (detto in inglese, adesso) lotta con il terribile mare, che all'improvviso diventa un uomo cattivo, e grida e picchia come un uomo ubriaco e ti fa paura, e tu rimani lì, solo con la tua intelligenza e con la tua ridicola forza a cercare di resistere alle botte dannate, e per un po' ti viene da piangere e da pregare, perché la bianca signora che è la morte, che ormai ti conosce, caccia giù, o su, la sua mano, e strappa le vite a ciuffi, come fossero mazzi di alghe, e tu piangi e preghi perché vuoi ancora vivere e senti la barca come morire pezzo per pezzo; ma adesso ti va via la paura, perché sei convinto che questo non può

essere il tuo momento, e ti viene dentro una forza spaventosa, allora, e ti metti a combattere, e l'urlo del mare infuriato ti dà altra forza, e lo spaccarsi di onde enormi ti dà altra forza e ti rende lucido e freddo, e con gli occhi pieni d'ira e di paura accarezzi il caro Surprise, promettendogli la vernice nuova, e una o forse due vele nuove... Venite con me, amici, a provare anche solo per poco questa vita piena di azione e contemplazione, piena di paura e orgoglio, per poi tornare a casa più ricchi di umiltà, più pronti ad accettarci ed aiutarci l'un l'altro con lealtà e semplicità : venite, che forse non è tardi. E venite tutti voi, giovani che sentite come io sento, su questo mare che è generoso e pieno di saggezza. Venite, perché sul mare ci sono giorni felici, pieni solo di libertà ».
Sento un po' d'imbarazzo nel trascrivere le pagine del mio diario, perché so che è difficile che riescano a spiegare esattamente gli stati d'animo di quei momenti, e poi perché penso che un diario sia una scoperta, una conoscenza, una confessione fatta da una persona a se stessa, con poco valore per qualsiasi altro : ho provato qui sopra per dire che il mare dà anche stati d'animo di violenta bellezza, quasi un'estasi, in cui si prova a diventare migliori, senza vergogna per i propri sentimenti: comunque non lo farò più.

NELL'OCEANO INDIANO

E si continua. Da giorni e giorni il cielo è pieno di mammelle madornali, bianche di fanciulla, rosa di donna, giallobrune di vecchia. E le onde. Inestricabili cespugli irrisolvibili di onde, che arrivano in treni sfasati di 90° gradi.
A volte Surprise è il quarto lato di questo strano punto d'incontro: e mentre la prua va su, per scivolare poi quasi cadendo dall'altra parte, viene colpita da un "uno-due" ai fianchi da botte formidabili.
"Fai finta di niente, vecchia mia," dico "come se neanche te ne accorgi : via sempre per Ovest, che è quella la strada di casa".
Tranne tre giorni, tutto l'Oceano Indiano è stato un duro amico: in tre settimane consecutive, ventun giorni, Surprise è stato spinto da venti a trenta nodi di vento, coprendo tremilacinquecento miglia, di cui solo duecento regalate dalla corrente. In sette giorni, i migliori, abbiamo guadagnato milleduecento miglia: mai si era corso così, in quella cornice di spuma, sorda e soffice durante il giorno, brillante ed incantata nella notte.
Vorrei poter sapere raccontare lo spettacolo che durante queste corse si gode da testa d'albero.
Ogni settimana salivo per il controllo di perni, coppiglie, impiombature e saldature (quest'ultimo vero e unico punto debole di un'attrezzatura sollecitata senza sosta per mesi) : il mare, metà blu cupo, metà bianco, è diviso a poppa, fin lontano, dal solco del ventre del Surprise mentre i colori di albe, di mezzogiorni e di tramonti vengono ancor più esaltati dall'emozione e dal timore del

posto che pendola violento. Il cielo diventa vastissimo, e l'orizzonte, duplicato, triplicato ti fa sentire quieto e solo, gabbiano più che mai, distante da tutti, anche dalla tua barca.
Poi, quando cominci a sentire l'indolenzimento delle braccia, scendi piano e rimani ancora per un poco intontito da quei minuti di bellezza, e ti vien voglia di ben fare, di essere ordinato fuori e dentro.
Ho preso l'abitudine, quando ero svogliato o pigro o scoraggiato, di fare una gita, l'unica del resto, fin lassù : mi serviva e la consiglio.
Si arriva a fine luglio : quest'oggi mi hanno svegliato verso le quattro di notte, la pioggia che tamburella ossessiva sul tetto della tuga ed i colpi sordi dello scafo che sbatte con forza nell'acqua.
Dalla cupoletta, scorgo nel buio più completo, brevi lampi che illuminano uno scenario per niente idilliaco. Il mare è notevolmente aumentato ed ora le onde salgono frequentemente sulla barca, riempiendo il pozzetto che non fa in tempo a vuotarsi.
Non mi piace affatto questo brusco risveglio. Guardo il barometro e mi accorgo che è pericolosamente disceso, persino troppo in fretta. Deduco che devo trovarmi davanti ad una improvvisa depressione di passaggio, destinata ad esaurirsi in poco tempo.
Forse proprio il colpo di spugna necessario per far tornare il bel tempo e il sole desiderato.
Purtroppo dovrò uscire per ridurre la vela e l'idea non mi attrae in alcun modo.
Dovrò legarmi e mi immagino già fradicio alle prese col fiocco, come spesso in Pacifico.
In cabina balla tutto e posso così rinviare la sortita per sistemare le cose all'interno. Brancolo alla ricerca della pila senza trovarla. Finalmente la sento rotolare su e giù sul pagliolato e riesco ad accenderla per vedere che succede in cucina. Le pentole che ho riposto alla meglio dopo cena, sono a spasso per terra e i residui hanno sporcato dappertutto.

Il barattolo dell'ananas rimasto aperto ha fatto peggio e devo recuperare le fette ad una ad una cercando carponi negli angoli. Altra roba è caduta e raccolgo tutto in una scatola incastrata saldamente in una cuccetta di poppa.
Ritorno alla cupoletta e mi sembra che fuori le cose stiano peggiorando.
Sento il vento fischiare con forza e premere sulla pala di compensato dell'Aries. Devo proprio andare. Speravo di poter ritardare l'uscita fino al giungere del chiaro, perché manca poco all'alba e tutto sarebbe più facile, ma decido di non rischiare. Vado nel gavone per prendere il sacco del fiocco due, ma poi torno indietro preferendo prima terzarolare la randa.
Mi avvolgo in vita la corda col moschettone ed esco a tentoni. Non fa freddo, ma la pioggia in faccia frusta dolorosamente.
Il mare è davvero grosso e così, al buio, quelle onde che vengono incontro fragorosamente hanno un aspetto pauroso. Raggiungo con fatica l'albero e manovro con la manovella della drizza per tirar giù un po' di randa. Lavoro lentamente, curvo sotto l'acqua che arriva da sopra, da sotto, non riesco nemmeno a capire. Ho quasi finito di terzarolare, ma la manovella in tensione mi sfugge per un momento.
Controllo velocemente se i tangoni sono a posto nei loro alloggiamenti e ritorno nel pozzetto. Il timone tiene bene e non sembra soffrire troppo i quaranta e passa nodi che segna l'anemometro. La pala soltanto mi impensierisce, sembrandomi fragile per gli sforzi che deve sostenere. D'altra parte ho altre pale di riserva, per cui
entro in fretta in cabina chiudendo l'apertura nel più breve tempo possibile.
Pian piano il cielo si rischiara e posso vedere meglio lo sconquasso che sto attraversando.
Alle sei il tempo è ancora peggiorato e il barometro è sotto i mille.

Dovrà pur fermarsi. Le onde sono enormi e quasi sempre frangenti. Durante la mia uscita ho corretto l'Aries regolandolo più alla pioggia per prendere il mare più al traverso, ma la remora che fa la barca scarrocciando è del tutto insufficiente per proteggere lo scafo dalle tonnellate d'acqua che vi si rovesciano sopra.
Se fuori le condizioni non peggiorano, potrei andare avanti abbastanza bene restando al riparo.
Torno alla scaletta per guardare fuori dalla cupola, tenendomi forte per non scivolare sul succo dell'ananas, appiccicoso e sdrucciolevole.
Guardando verso prua vedo arrivare ogni volta ondate che mi sembrano montagne, con creste spumose lunghe parecchi metri. Per buona parte il Surprise si solleva andando loro incontro, ma la parte più alta e minacciosa di quelle torri si rovescia sempre sulla barca, spazza la coperta e la cupola impedendomi per qualche istante di vedere.
A poco a poco mi abituo al ballo e allo sconquasso, e resto a guardare affascinato lo spettacolo che si rinnova ogni istante.
Verso mezzogiorno, l'idea che si tratti di una tempesta in piena regola è sempre più certa. Eccomi qui come Slocum e Moitessier in balia degli elementi, solo sul mare che può distruggermi. La retorica che spesso fa capolino in questi casi, aiuta a vincere la paura che cova non troppo sotto, lubrifica la tensione nervosa ponendosi come un diaframma tra noi e le cose.
Si riesce così a vedere il pericolo come un qualche
cosa che non ci riguarda, in un'ottica dilatata che adegua automaticamente le nostre dimensioni e capacità all'ambiente. Solo in questo modo riesco a spiegarmi di essere rimasto per ore con la testa nella cupola, affascinato da quel terremoto senza avvertire la stanchezza e il trascorrere del tempo. Solo ogni tanto staccavo meccanicamente una mano dalla scaletta per sgranchirla dal formicolio dovuto alla presa.

Ora però mi sento stanco. Sono le cinque del pomeriggio e fuori le cose non sono cambiate. Chissà per quanto potrà durare. Moitessier in un suo libro racconta di aver incontrato una tempesta di enormi proporzioni, come non ne aveva mai viste in nessun altro mare del mondo, lungo i quaranta ruggenti mentre faceva rotta per Capo Horn. Nel racconto dell'episodio dice di essere rimasto sei giorni e sei notti ai comandi interni del timone, concedendosi solo brevi pause durante le quali lo sostituiva sua moglie. Mi sono venute in mente ora quelle pagine che ricordo pervase da un senso di stupore e di fascino per lo spettacolo inimmaginabile che i due potevano vedere dagli oblò del Joshua.
Il rumore in cabina mi sembra adesso assordante e lo sento dentro la testa come un trapano. Purtroppo ho ben poco da fare per tenermi occupato. Mi è difficile leggere e non ho voglia di cucinare ; inoltre mi sembra vagamente masochistico cercare distrazioni in questo modo. Finisco per tornare alla cupoletta, con la speranza che la stanchezza e la tensione mi diano un po' di sonno.
24 luglio: ho escogitato gli espedienti più strani nel tentativo di dormire, senza esito. Alle quattro del mattino ero ancora in piedi, lucidissimo, a sorbirmi la grancassa, con una fame incredibile che toglieva ogni forma di pathos alla situazione.
Avevo appena finito un intero pacchetto di fichi secchi e cominciavo coi biscotti, sgranocchiati con metodo spiando dalla cupoletta qualche segno che facesse presagire il ritorno alla calma. La pala del timone a vento aveva resistito finora magnificamente sotto quel tempo dannato, e tutto lasciava credere che continuasse a fare il proprio dovere ed anche di più.
La pala non mi ha deluso. Col chiarore dell'alba, ormai sveglio da ventiquattro ore, mi è parso di cogliere qualche pausa in mezzo al caos.
Il vento era un poco diminuito e oscillava sui trentacinque nodi con punte inferiori sui trenta.

Anche il mare forse... ma non volevo pensare di essere suggestionato dal desiderio e prudentemente non tenevo conto degli indizi. Alle sette e trenta trovavo pienamente logica la mia prudenza, dato che le cose erano tornate come prima.

UN SOGNO

Un pomeriggio, sul tardi, accucciato, quasi nascosto al mare che fuori picchia, al fondo della cuccetta bagnata, mi addormento.
E sogno del mio amico, di tutte le espressioni dei miei amici che diventano la fàccia grande di un solo uomo. È triste questo amico, e mi domanda perché io l'abbia abbandonato.
E mentre dico che no, che non è vero, mentre lo abbraccio e lo tiro al mio petto, e lo bacio, ecco che l'amico non è più lui, ma è una donna, e dal vestito aperto esce un bellissimo, caldo seno di donna, e io mi attacco e bevo il dolce e forte sapore del latte di quel seno di donna. Sapore forte di uomo e di donna insieme, di bosco e di sole insieme, di fiore e di bestia insieme, di ogni purezza e di ogni piacere insieme.
Mi sveglio all'improvviso : fuori il mare furente luccica al grande sole gialloarancio, già schiacciato in una fessura, all'orizzonte, da un cielo nero e cattivo.
Ancora intontito dal ricordo del sogno, rimango qualche attimo a guardare le onde, che ogni sette rompono al mascone: Surprise sibila in una furia di spuma, mitragliando dal fiocco troppo grande per quel vento: al lavoro, piccolo uomo, al lavoro per ridurre la tela a riva, piccolo, debole uomo ; al lavoro per difenderti da questa grandiosa grandezza : i sogni sono per i mari calmi, e per il veleggiare tranquillo: quando il mare vuole il suo tributo, bisogna pagarlo più presto che si può con l'agire, e quando anche questo diventa inutile, quando si è fatto tutto il possibile e il mare ancora

chiede, ti rimane la speranza e la volontà di pensare a domani.
Si legge solo il numero, appena sopra il boma, che ha assorbito quasi tutta la randa, e davanti la tormentina pare scoppiare, tanto è piena di vento: filiamo a sette nodi davanti ai cani del vento, le onde, che latrano e si chiudono sempre un attimo dopo che la coda della mia barca è passata: se avessi meno paura, credo che sarebbe esaltante questo veleggiare di potenza: per adesso penso alla notte che non sarà certo tra le migliori.

IL CAPO DI BUONA SPERANZA

È il 20 agosto quando finisce l'Oceano Indiano: la barca, sotto le sue vele sempre piene di buon vento ha corso e corso come mai, instancabile, quasi monotona con medie giornaliere ripetute al suo limite ; il fasciame ha assorbito senza soffrirne le tensioni e lo sforzo comunicatogli da sartie, albero e punti di scotta, queste ultime tese a ferro come spranghe : Surprise è una vera macchina perfetta, un continuo instancabile pendolo lanciato a 7 nodi per giorni e giorni su un mare mai calmo ma di buon umore.
È il 20 agosto quando a mezzanotte si vede il bagliore riflesso di East London sotto il nero cielo africano: è finito il terzo oceano per noi, e dopo il Capo di Buona Speranza si troveranno gli alisei, che ci spingeranno su fino all'Equatore. Poi, da qui, sarà come essere a casa, nel ben conosciuto Nord Atlantico, pronti per Gibilterra e la fine di questo lungo viaggio di ritorno : avrò momenti di rimpianto, lo so, ma i ricordi e la nuova chiarezza della mia anima mi consoleranno e mi coccoleranno a lungo, anche questo so. Ma c'è il Capo, l'altro grande Capo, che (non decaduto di moda come l'Horn) concentra tutti i miei pensieri, caricati da dubbi e da speranze timorose : Capo di Buona Speranza.
E sarà il mio più lungo, anche se non più intenso patire.
Diciotto giorni per quattrocento miglia, con quattordici passati alla cappa, in un difficile braccio di ferro tra la volontà di non fermarmi e la visione notturna di East London, Port Elisabeth, Mossel Bay, con i loro porti e i loro ridossi.

Quattordici giorni che mi hanno fatto conoscere più di cento sedute psicologiche, con me che cercavo tra le curve del mio spirito come le mani cercavano di mettere in chiaro le volte di cime e cavi filati a poppa.
Con me che simile a una parte mobile del Surprise sono scosso e fradicio come lei, solo più stanco.
Due settimane di poco cibo e pochissimo sonno, con le navi di linea tutte ridossate nelle loro rotte, non più rispettose delle linee commerciali, anche loro (quelle che come Surprise risalivano da Est) con i loro problemi, a volte gravi : le prue cadevano in grandi buchi nel mare reso verticale dall'incontro tra l'Aghulas Current e i 50 nodi di vento da Ovest : quando due o più treni di onde di questo mare si incrociavano, sovrapponendosi, il beccheggio diventava veramente importante, e una volta ho visto mettere fuori le eliche dal mare ad una stanchissima carretta, grande però un'ottantina di metri.
Ogni decisione costa fatica e anche le mie autosuggestioni (così utili altre volte) hanno poco effetto sul mio morale.
Filare cavi a poppa ad ogni avviso di sensibile peggioramento, risalparli sul winch dello spinnaker perché a braccia rimanevano immobili, a frustare il mare e a frenare la barca, dormire con gli occhi, ma solo con questi, a volte legato in pozzetto, intimorito dalla protezione della cabina che poteva prendermi con il suo sonno, forse fatale a sole tre miglia dalla costa, con Surprise che fa da spartitraffico tra le lunghe file di navi che si scambiano sotto il Capo...
Non voglio esagerare, né sto cercando facili compatimenti, ma il passaggio di Capo di Buona Speranza è stato veramente difficile, anche perché, a differenza di altre
tempeste, qui c'era l'alternativa, subdola ed invitante, del porto a un paio di ore di andatura portante, di un buon pasto caldo, di un poco di riposo.

Ma dall'altra parte, sull'altro piatto della bilancia e, proprio dietro il Capo, c'era la soddisfazione di avercela fatta.
Non quella gratuita, che nasce solo da testardaggine o masochistica ricerca di un record inutile: ma la soddisfazione quieta dell'essere coerente con una scelta, assolutamente libera e voluta, del ritornare a casa senza neppure questo rimpianto.
Ritornare cioè consapevole che nella stragrande potenza della natura c'è il passaggio, trovato e illuminato dall'intelligenza dell'uomo; il passaggio che ti migliora perché ti fa conoscere; il passaggio che è utile perché forse può servire ad altri.
Costa solo un po' di sacrificio e un po' di tenacia, un po' di sonno e un po' di fatica: ma è lì, dietro il Capo, quindi a portata di mano e allora si risalpa il cavo a poppa, si considera se con tre mani di terzaroli e la tormentina si può guadagnare qualche miglio ancora, nudo con la mente, spingi con le braccia... e ti pare di andare avanti, anche se solo di poco, e l'illusione, (assolutamente inventata) che la barca si alzi sopra quel mare d'inferno ti rende allegro e allucinato, comunque di nuovo pronto.
Il 6 settembre alle 14 locali il console italiano a Cape Town, Vittorio Zamboni, a bordo di Jakaranda arriva al largo nella baia di Città del Capo a rifornirci di viveri freschi, cioccolato, latte, uova e altre cose buone: è il premio concreto, quello tangibile alla fatica fisica : quello spirituale, ben più importante, ce lo siamo già preso, da soli, noi tre : Surprise, il mare ed io, che la notte prima abbiamo trovato il nostro accordo.
Da qui la strada è segnata : Ascensione, Sant'Elena, l'arcipelago del Capo Verde, e su, lasciando a dritta, ben
distanti le Canarie, fino alle Azzorre, alla ricerca dei venti portanti da Ovest che le statistiche dicono presenti nelle stagioni invernali: è una navigazione facile, resa varia dalle voci dei nuovi amici (Benito e Franco, Aldo e Renzo, Giulia e Vittorio e tanti altri) che con la radio mi hanno sostenuto nei momenti più duri, scherzando con me

in quelli dolci. Sembra di navigare in discesa, mentre aumenta il desiderio e lo sgomento dell'incontro con la gente: so che da qualche parte, ben nascosto in me, c'è ancora da ingabbiare un po' di sfiducia, un po' di pessimismo e perplessità che ancora si difendono dal mio entusiasmo di voler rivivere in maniere leali e tranquille, incontrando la gente con la rinnovata buona fede dei vent'anni: ma anche questo ultimo uccello nero volerà via, ne sono sicuro, in questo Atlantico, e forse addirittura nel Mediterraneo: era nel mio tacito patto con il mare di ritornare sulla soglia di casa con l'anima risciacquata : ma quando capiterà definitivamente?

UNA SITUAZIONE DIFFICILE

Trascrivo quanto ho registrato sul nastro, scusandomi con il lettore per lo stile di queste pagine, certo non molto chiare. Oggi è il 20 ottobre e sono rimasto quasi due giorni, anzi posso essere più esatto: 38 ore, in una situazione veramente strana : ero uscito dalla cabina per vuotare un secchio di acqua e olio, che avevo raccolto in sentina (le pompe ormai sono fuori uso da tempo) ; c'era un po' di mare valutato intorno a forza 4-5, vento 20 nodi, e la barca camminava sbandata, con rotta 360°, vento da Nord-Est.
Mi sono appoggiato al boma per rovesciare fuori bordo il secchio e quando avevo già ormai compiuto l'operazione, la barca ha fatto una rollata anomala, che non sono riuscito a controllare dato il precario equilibrio: sono scivolato e ho picchiato la spina dorsale una spanna sopra le reni sullo spigolo del tambugio; proprio sull'angolo dietro nella parte finale del tambugio, dove si incrocia la parte orizzontale con quella verticale.
Sono caduto poi in cabina e sono rimasto disteso 38 ore bloccato sul pagliolato, in una strana posizione che adesso cerco di raccontare : non dico il male intenso che ho sentito, è stata come una frustata.
In un primo momento sono rimasto bloccato, ed ho avuto la sensazione di avere dalla vita in giù paralizzato. Ho avuto anche la sensazione che, per i primi minuti, non riuscissi neppure a respirare. Oltre a tutto, cadendo dalla coperta in cabina (un metro e mezzo) non ho migliorato la situazione della schiena.

Sta di fatto che sono rimasto lì, ai piedi della scaletta con la schiena incassata sotto il tavolo da carteggio e le gambe immobili, potevo muovere le braccia e girare la testa, ma le gambe erano assolutamente immobili.
Ho fatto questi esperimenti, di concentrarmi con la volontà su un movimento, dopo un po' di tempo, perché per i primi minuti sono rimasto come morto, nel senso che ero staccato dal corpo, mi vedevo lì, immobile, con le gambe che non potevo muovere nonostante gli sforzi di volontà che facevo concentrandomi.
"Adesso provo a muovere solo un poco il piede sinistro," mi dicevo "solo muoverlo, neanche spostarlo, solo muoverlo". Proprio non riuscivo.
È stata un'esperienza stranissima, perché non mi interessava più di niente.
La barca intanto continuava a filare. Il vento, pur non essendo di quelli importanti, era un vento gagliardo, sui 20 nodi con raffica 25 e la barca ben velata spanciava ogni tanto sull'onda e io sono rimasto fermo, come se fossi estraneo al mio corpo.
È stato anche, sotto un certo punto di vista, assurdamente piacevole (passati i primi minuti che mi hanno visto un po' disperato).
Ecco ora la diagnosi del primo quarto d'ora: difficoltà estrema nel respirare, poi il dolore, ora quieto ora violento.
Se stavo fermo non si sentiva quasi, però appena muovevo la schiena, le braccia o la testa, sentivo delle fitte forti al punto colpito.
Tra l'altro, il punto colpito è esattamente il punto che aveva preso l'insaccata nello sfortunato lancio di paracadute a Bologna, in una giornata quasi magica e negativa. Sta di fatto che per un giorno e mezzo ho vissuto in maniera stranissima; non potevo mangiare, non potevo far niente, sono rimasto immobile così, a pensare alle cose più pazze.
E pensare che la barca, adesso, continuando ad andare nella rotta

Nord forse poteva sfasciarsi contro l'isola di Flores, l'isola più a Nord-Ovest del gruppo delle Azzorre oppure, continuando così, perdersi verso il Polo e sorridevo con amarezza perché il Polo è sempre stato una mia attrazione enorme e mi dicevo: mah, magari... ci arrivo così, da infermo e da già morto.
Il problema vita-morte era assolutamente superato, cioè non era più importante se ero vivo o non più, perché ormai ero in uno stato fuori dal tempo.
Oltre a tutto, e con un poco di sano realismo, mi era venuta anche l'idea che se non fossi riuscito a muovermi per parecchio tempo, avrei dovuto cominciare ad organizzarmi per vedere che cosa avrei potuto fare con le braccia e avevo già pensato a quanti metri di distanza c'erano le scatolette di viveri, a quale tipo di ragnatela di funi, cordini e cimette avrei dovuto organizzare in cabina per poter muovermi solo con le braccia, raggiungendo tutti i punti, e avevo anche pensato a come fare per eventualmente cambiare rotta alla barca. Insomma, avevo già fatto una specie di bilancio nel caso non fossi riuscito a muovere le gambe per qualche tempo, e vedevo che tutto sommato la soluzione sarebbe stata possibile. Sono poi andato a controllare con la mano il punto della botta, e non mi sono sorpreso nel vedere la mano tutta rossa di sangue, perché si era fatto un taglio piuttosto profondo. Sono rimasto un po' di ore così e finalmente sono riuscito a trascinare dietro la testa il sacco di una vela e fare una specie di cuscino per la testa, e ho provato a vedere se riuscivo a dormire. Questo dopo una ventina di ore che ero lì, imbambolato e incredulo, mentre fuori il mare, noncurante di me, mi contrastava.
Non mi va di citare i soliti proverbi e mi dispiace dare l'impressione che, forse, sto un po' esagerando, ma è proprio vero che i guai non arrivano mai soli. Sono riuscito a sonnecchiare (era passata un'intera giornata) per qualche ora, non so quante, quando ho sentito, o meglio mi sono accorto, che l'acqua usciva dalla sentina

oltre i paglioli.
Questa è una caratteristica strana del Surprise: nei momenti peggiori, come la sorgente dalla terra, esce l'acqua dai paglioli, quasi a darmi il segnale.
Poiché non avevamo preso nessun colpo forte, nessuna spanciata che potesse farmi pensare che forse i corsi del fasciame si fossero mossi, oppure che qualche via d'acqua fosse intervenuta per quei continui movimenti imposti dal mare alla barca, avevo fatto l'esame, sempre stando nella posizione in cui ero, di tutte le prese a mare per immaginare quali avrebbero potuto essersi deteriorate. L'acqua poteva entrare solo o dalle prese a mare o dal premi-stoppa ma, poiché l'asse dell'elica non era da tempo stata usata, mi pareva strano che ci potesse essere un'infiltrazione da questo punto: il premi-stoppa quindi lo avrei esaminato per ultimo, se fossi riuscito a muovermi.
Di prese a mare, eliminate prima della partenza quelle dei servizi igienici e del lavello, rimanevano quella di carico per il raffreddamento del motore e le 2 delle pompe di sentina che però erano bloccate in duplice maniera : sia dall'interno con valvola sul fasciame, sia all'altezza della pompa stessa.
Mi restava da esaminare quella del motore. Il problema era sempre di potermi muovere, poiché il dolore, nei miei tentativi quasi ridicoli di issarmi sulle gambe, era sempre vivissimo, seppur non così forte come il giorno precedente.
Anche se molto lentamente l'acqua continuava intanto a salire.
Sono stato per qualche tempo a guardare fin quando finalmente ho dovuto prendere la decisione e provare.
Mi sono aggrappato alla scaletta con le braccia e al solito : uno, due, tre mi sono alzato. Il dolore, dopo un attimo molto intenso, è pressoché scomparso quando sono riuscito a mettermi in piedi.
In posizione eretta potevo quindi stare; non potevo però piegare la schiena. Sono arrivato all'altezza della presa a mare del motore e

quella che era più facile da esaminare non sembrava perdere.
Rimaneva adesso da esaminare quella di scarico. Soltanto che questa era posta dietro uno stipetto, e avvicinando l'orecchio a questo, sentivo il sibilare dell'acqua che entrava a pressione perché leggermente sotto la linea di galleggiamento. Non c'erano quindi dubbi: il danno era alla presa a mare di scarico, la peggiore dal punto di vista della manutenzione. E l'acqua intanto continuava a salire : non riuscendo a smontare la stipettatura per l'innumerevoli quantità di viti che la tenevano affrancata allo scafo, mi armo di seghetto, e segato a metà il pezzo, tolta la parte superiore ho finalmente raggiunto il punto rovinato.
In ginocchio e con il busto eretto sono riuscito a chiudere la piccola falla con un impiastro di stoppa e mastice.
C'era adesso il problema di togliere le centinaia di litri d'acqua entrate in sentina (e con la mia schiena non era certo un lavoro piacevole) così, impiegando una quantità enorme di tempo, sono riuscito ad asciugare la barca prendendo un bicchiere alla volta di acqua, riempiendo il secchio, alzandolo senza uscire dalla cabina e rovesciandolo in coperta, lasciando che l'acqua se ne andasse da sola attraverso gli ombrinali.
Ecco, questi due giorni così raccontati trascrivendo dalla cartuccia del registratore sono anche per spiegare il ritardo con il quale mi sto avvicinando a casa. Un ritardo non previsto, veramente snervante, che è accettato con il solito buon umore che arriva quando ci si rende conto che a questa situazione non vi sono alternative.
Ho scritto fedelmente (e lo stile lo conferma) quanto ho trovato su un nastro registrato: è stato un momento difficile in cui avevo pressoché esaurito la vivezza e l'entusiasmo del risolvere i piccoli inconvenienti o l'attenzione del muovermi, assecondandola, sulla barca.
E non avevo ancora ben messo a fuoco nell'anima la voglia di

arrivare, anche se questa era presente in ogni mio pensiero. Ero in attesa che affiorassero in me, quasi per magia, quelle componenti inspiegabili che ti fanno agire guardingo, che ti fanno muovere elastico, quasi felino: non avevo ancora "cambiato marcia" da uomo di mare a uomo presto nuovamente di terra.
Surprise intanto continua la sua corsa, portandosi sempre più vicino agli altri uomini, e piano piano riappaiono in me istinti guardinghi, essenzialmente difensivi, motivati dal dubbio che il mio meraviglioso bisogno di aprirmi, di capire e di essere capito in comunione con uomini e cose possa essere frainteso.
Sparirà tutto questo nelle settimane successive, quando, sempre più vicino al grande porto che è il Mediterraneo, comincio a sentirmi anche fisicamente "a casa": rivedo le mie passioni, il cogliere e fissare ogni particolare, ogni evento, catalogati in disordine, forse, ma ben presenti e ben disponibili per chi li vorrà usare.
Il dubbio di non essere cambiato nello stesso modo e in sintonia con la società, che si muove delusa ma compatta, con il possibile equivoco che interpreti la mia e-sperienza come fuga o rifiuto o cose del genere, riaffiora ma sempre più debole nella mia volontà e desiderio di tornare: sparirà a Gibilterra, per lasciarmi la bella certezza che i più saranno con il Surprise, con le sue paure, con le incertezze ma anche con la sua semplice umanità trasmessaci dal grande mare.

IN VISTA DI GIBILTERRA

Il mare è gonfio ma lungo, apparentemente tranquillo e immenso, l'onda lunga dell'Atlantico solleva con dolcezza il Surprise e lo lascia ricadere con la stessa dolcezza. Sembra quasi di trovarsi sul petto di una orchessa bonaria, di una gigantessa bonaria, che respira profondamente e regolarmente. Pare che niente possa accadere su questo mare e che nessuna tempesta possa mai arrivare ad increspare questa pelle liscia, a scavare dei solchi e a sommergere le navi. È bello.
Sono partito un anno fa, perché con semplicistico ragionamento dicevo: ho già passato mezza vita; voglio passare ancora questi anni prossimi, di vigore e di forza, nella maniera che mi pare più bella, cioè voglio ficcare i miei denti nella mia anima, così confusa e tribolata.
Non volevo avere rimpianti da vecchio ma, adesso, dopo un anno che sono su questa barca ho gli stessi rimpianti e le stesse velleità che probabilmente ha un uomo vecchio.
Ho voglia, a volte violenta, del tiepido dolcissimo letto di Maria Teresa, ho voglia di arrampicarmi sulle mie montagne, rotolarmi sui prati, fare le stupidaggini con gli amici e parlare, parlare dei soliti grandiosi problemi senza concludere mai niente, ma avanzando ugualmente un poco nella conoscenza di se stessi.
Dio, che patire ogni tanto in questo anno ! Soprattutto in questa parte finale, quando ti pare di vedere la costa e invece non guadagni che un miglio verso Est. Continuo a bilanciare come un

pendolo, Nord-Sud, aspettando che il vento buono cambi questo mare grosso o mi spinga verso quelle coste desiderate prima... è proprio vero che la vita è intrecciata come un tappeto, ma senza conoscere il disegno del tappeto.
Qui si va avanti, si fanno dei programmi, e poi si vede che tutto diventa approssimativo, tutto tremendamente faticoso.
Sto vedendo il fondo del paiuolo, l'ho raschiato, ormai sono al rame, e il paiuolo della mia pazienza e della mia forza di volontà comincia a essere lucente di vuoto. Quella bella chiarezza che mi sembrava di aver raggiunto nei mesi scorsi, quella forza nuova, quella determinazione di sapere quello che dovevo fare una volta ritornato in città, in questi ultimi tempi sta offuscandosi. Scende una patina e una desolazione nel cuore, che trova pausa nelle lunghe dormite, nelle riletture dei libri già letti, e ormai non reagisco neppure più con imprecazioni o stizza ai bagni continui che si fanno a prua.
Il vento infatti salta da 5 a 30 nodi, a seconda dei piovaschi. È un continuo correre al cambio di vela e ogni volta si è sicuri che almeno un 2 o 3 volte si è messi sotto da qualche onda che vuol fare la furba.
Rientro, mi asciugo e mi ricaccio nella cuccetta pronto ad aspettare la prossima volta che devo uscire. Guardo, ogni giorno, decine di volte la carta nautica che ormai so a memoria e vedo che la strada è ancora lunga. Penso che arriverò tra il 15 e il 20 novembre.

L'ARRIVO

Quante ore sono che non dormo? Stento perfino a fare dei conti per l'agitazione e confusione che ho addosso. Con la mente arrivo a ieri mattina, ma non posso ragionevolmente considerare un riposo il fatto di essermi accartocciato con gli occhi chiusi sulla barra (per quanto tempo?) col tacito assenso di una serie di frangenti stanchi di giocare col topo e di scrollare dal loro groppone il fastidioso peso del Surprise. Sono ancora grato a quella civile e sparuta compagnia di bisonti del primo Mediterraneo, fuggiti caracollando per far subito posto a mandrie ben più agitate che a turno ci caricavano con irragionevole rancore, divertendosi per tutta la mattina e parte del pomeriggio in questo Golfo del Leone, mentre la costa, già in vista, aspettava di riceverci a rompicollo, sicura di potersi godere lo spettacolo, per quanto io stringessi denti e muscoli e tutto quello che avevo per tenermi stretto al petto il timone, come un figliolino cui andavo dicendo le parole più sconce e sublimi, le une sopra le altre, sottovoce o gridando, come preferiva, purché guadagnasse con la prua al vento, il più possibile perdio, ancora non bastava, per farci infilare la striscia aperta (le Bocche di Bonifacio) che vedevo dritto al mascone, tra il maestrale che spingeva inesorabile e sornione e l'Asinara (c'era qualcosa in quel nome...) che guardava pallida e ambigua, forse non digiuna di storia, il piccolo dramma del figliol prodigo che ritorna. Ma i conti non quadravano e, fissandomi bene, riuscivo ad andare più in là, alla notte precedente, passata zuppo fradicio nel pozzetto, con gli

occhi tesi fin che ce l'ho fatta, a spiare la terra che già sentivo vicina.
Avrei potuto tenermi basso e passare sotto la Sardegna, risalendo con tutta calma il Tirreno, non più di un fazzoletto ormai, fino a Castiglione. Ma si sa quanto sia pungente il piacere di tornare sui propri passi e ripercorrere a ritroso le proprie vie.
Così mi ero tenuto su, per passare dalle Bocche, come all'andata, quand'ero fresco e c'era con me Maria Teresa e non parlavamo del viaggio, ma di altro, per un contagioso pudore che ti prende quando hai l'animo pieno di gioia e di paura che non sai misurare.
Proprio qui, un anno fa, con la barca che se ne stava quieta a sentire, aspettando per conto suo Gibilterra e il gran salto. Mi pare quasi di conoscere quest'acqua. Ha un colore diverso e familiare, meno marcato del blu profondo degli oceani ; un'anteprima in questo dicembre dei tenui pastelli toscani o delle nebbie della mia Milano. Perché siamo a casa ormai, se Dio vuole e se, dopo il balordo maestrale di ieri, non salta fuori qualche genio infame a fermarmi di fronte al bagnasciuga. Se solo riuscissi a dormire! Mezz'ora, un'ora almeno; il tempo di riprendere fiato e togliere al collo e alle spalle quell'enorme peso che le fa scricchiolare ad ogni sbandata. Ma forse non sento bene; è Surprise che scricchiola e si lamenta per la stanchezza di tanti colpi. Percorro con gli occhi il suo corpo che ancheggia senza il sussiego che le è proprio. La vedo sporca, in disordine, scarmigliata, piena di strappi e scuciture. Sui fianchi grosse vene che il mare ha aperto ogni giorno e che ora fanno male, chiedono unguenti che io non posso dare. Deve avere pazienza, ancora un po' e verrà curata. In qualche cantiere c'è chi l'aspetta, col suo catrame e i suoi pennelli, per farla tornare la signora di prima. Solo un po' di pazienza, ancora poche miglia, stanotte... Adesso il mare è più calmo. Passato San Bonifacio e la paura di andare a sbattere sugli scogli, il vento è sceso e viaggiamo più tranquilli dopo il batticuore che ci è piombato alle spalle

improvviso, appena lasciata di vista Minorca. Una sventagliata cattiva che in mezz'ora ha coperto il cielo e mescolato le acque in un bailamme nervoso. Appena il tempo di saltare in coperta e tirar giù tutta la vela e c'ero in mezzo.
Così per più di ventiquattr'ore, con l'anemometro a sessanta nodi e Surprise costretta a risalire mille dune traballanti che volevano ricacciarla indietro, o spingerla contro la costa. Il giorno dopo, con le prime ombre, ho cominciato a percepire sulla nostra destra il lampo del faro. Non volevo finire il viaggio sui sassi della Sardegna, ma non volevo tornare indietro. Sentivo però che la terra era troppo vicina e andare avanti bolinando così per scapolare la Punta Scorno non era bello davvero. Surprise teneva bene l'onda ma facevo una fatica dannata per non farla poggiare al vento, e poi, proprio adesso, perché? Un vero e proprio dispetto, e tanto più immeritato. Mi sentivo di colpo scarico, preso a tradimento, controvoglia. A chi dovevo questo tiro mancino? Ma era proprio così? Oppure... Che sia il prezzo, l'ultimo, da pagare con la moneta della fatica a quell'ultimo "uccello nero" del vecchio Ambrogio? Ma via queste idee! Andrò a finire sugli scogli se non punto i piedi sul bordo opposto del pozzetto per far più forza sul timone che sembra voglia scappare da tutte le parti.
Ho i muscoli già indolenziti e chissà quanto potrà durare. Poi, pian piano, le mie violenze autolesionistiche danno corpo ad un nettare amarognolo, ma non malvagio, che col passare del tempo si fa discretamente gustare, va giù liscio a scaldare muscoli e cuore ; il cervello fa bagagli trasferendosi chissà dove ed io comincio di nuovo a provare gusto a quei salti, ad aspettare ogni volta l'acqua che vien su schiaffando a insultarmi; batto i denti dal freddo, senza controllo e ogni tanto la lingua non è svelta a ritrarsi. Mi vien da ridere, bene bene, è quasi una festa ormai, e vado via aggrappato al mio puledro scomposto, sbandato di venti, trenta gradi, esaltato dalla sarabanda e dal pubblico in delirio che non getta fiori, ma

acqua, a secchiate, a.botti, mentre con la testa affondata nelle spalle fisso i miei piedi a cercare le ruote d'oro degli speroni sugli stivali gialli di gomma. Da terra si sono avvicinati gli ultimi spiriti, vogliono vedere anche loro. E mi rimpicciolisco ancora, quasi a nascondermi, incitando Surprise a scappare più veloce, mentre rischiara e i fumi dell'ambrosia si allentano svaporando : sento che se ne va, che vola via l'uccello nero. I portoghesi sono rimasti a bocca asciutta ; dopo alcune ore con una splendida veronica Surprise riusciva a eludere la punta nera protesa nell'acqua come un gigantesco pitone e a ficcarsi nello stretto prendendo un po' di fiato. Da stamane non c'e più storia, né danza ; solo la mia stanchezza ed il nervosismo che cresce ad ogni miglio. Sarò a casa domattina e, strano a dirsi, non so che fare. Tutto mi sembra compiuto, restano solo poche formalità, quindici ore di viaggio, un paio di pasti frettolosi (ma perché, con niente da fare), alcune cose da riordinare, se avrò voglia, e poi... mi sento vuoto. Per quattrocento giorni e altrettante notti ho atteso questo momento, sognandolo in mille modi, tranne questo che sto vivendo. Non ho neanche la forza di arrabbiarmi, e poi, con chi, contro che cosa? Forse per troppo tempo mi sono abituato a trovarmi di fronte avversari reali, visibili almeno, se non misurabili, probabilmente ho perso la capacità di reagire alla semplice nozione di vuoto e di pericolo che avverto in questa parentesi senza incognite, su questo mare di colpo avarissimo di emozioni. Mi mancano ad un tratto la lotta e la prova, la fatica, il digiuno, l'umido nelle ossa, la paura negli occhi che spiano dalla cabina le montagne che si avventano su di noi piegandoci, il tonfo insonne dei colpi
sullo scafo che cigola, le vele che si strappano, e il lampo dei manipoli e il rombo dei cavalli. Fu vera gloria? Forse se una sorte benigna mi volgesse contro l'orca incommensurabile, spingendomi poi nelle nere gore del Maelstrom prima di ributtarmi appeso a un pagliolo sulla spiaggia più desolata, ecco, forse... (... se ne va, lo

sento, vola via e mi lascia giovane), ma tra me e Castiglione restano solo i fanghi rossi di Scarlino, se ancora ci sono, troppo poco comunque per sperare nell'immortalità. Mi affloscio, piccolo Faust umidiccio ad afferrare un senso di niente che pare beffarmi. Mi passano i minuti e le ore, senza un tremito né un pensiero scandito dal respiro che pian piano rinforza, tenacemente, si fa rumore, diventa assordante. Riprendo coscienza di me stesso, del mio corpo; mi tocco le gambe, le cosce, osservo le mani smozzicate e piene di tagli. Mi riempio di tenerezza per loro che mi hanno tenuto stretto alla vita, mi hanno curato e dato da mangiare, anche se maltrattate, si sono tese al saluto nei radi e memorabili incontri sulle rotte più lontane legando il mio bisogno di umanità a cime provvidenziali e invisibili. Tra poco lasceranno i ruvidi contatti a cui le ho forzate per ritrovare la morbida carezza della carta, la facile impugnatura del lapis e del telefono, la mimica liturgica dei corridoi, prego, dopo di lei, ma si figuri, così così, per di là, attenda un minuto e sono da lei. Ce la faranno, certo, ma a che prezzo? (... dai, vattene, ti prego, uccello nero, lasciami solo, ti prego.) Si dovranno riassestare e pulire, rieducare dicendo addio ai calli e alle crepe, col catrame della sentina, sotto le unghie l'unto delle pentole, la ruggine dei bozzelli. Si riabitueranno, pian piano, subendo consapevolmente il lavorio del tempo, incessante a blandirle con lini, posate, filigrane, epidermidi di velluto, un campionario di diavolerie una più piacevole dell'altra. Le vedo già levarsi in alto, alla resa, sopra al mio corpo che annaspa una impossibile fuga. Perché i piedi, anche se avvolti in marocchino nero, non ne vogliono sapere, e scalciano, forzando la piega dritta di un pantalone per scappare di nuovo lontano. La mia testa reclina un poco ad osservare i loro buffi giochi, traguardati a pena oltre le sferiche rotondità del petto e della cintola dove pendono pugnali e pistole, medaglie, nappe, ex voto degli amici in attesa, piccole icone beneficianti, severe miniature di moralisti e gli ultimi, tremuli

lumini della coscienza costruita con i compromessi dei miei anni peggiori.
Il sole cala su questa immagine dolorosa avvolgendomi passo passo nel buio. Surprise sciabatta piano nell'acqua mentre io rimango immobile, le gambe penzoloni nel pozzetto a interrogare le mie mani, tese davanti a me, cercando nelle linee ormai invisibili del dorso e del palmo un epilogo diverso e rassicurante : il sole se ne va davvero. Fa quasi male piantare quest'ultima gabbia lucida di ferro per imbrigliare l'uccellaccio : ma devo farlo, e presto, presto.
Quando mi risveglio fa molto freddo ed è ancora buio. Si levano già le nebbioline che anticipano l'alba, sul mare piatto ed immobile, fino alla costa toscana che chiude lontano la prospettiva dantesca. Non riesco quasi a muovermi tanto sono indolenzito per quel breve sonno sghimbescio. Sento sulla schiena i segni delle cime sparse sulla coperta e tra le spalle e il collo la fìtta dura del winch su cui devo essermi adagiato, impervio cuscino per il mio sonno vuoto e scalciante.
Rimango a lungo imbambolato nel silenzio, prima di riuscire a muovere un muscolo. Girando attorno, ritrovo finalmente le mie mani, mute e incartapecorite che attendono l'ordine, l'impulso. Dalla testa parte qualcosa, lentamente, acquista velocità lungo i tendini del braccio che sussultano, giù giù, finché un dito si muove, poi un altro, tutti insieme, annaspanti infine in un formicolio vitale e operoso. Eccole lì, pronte ai comandi, per muoversi. Di rimbalzo qualcosa torna al cervello e avverto di
colpo chi sono e dove mi trovo: è la mia nuova alba, quella cercata e trovata e persa in questi quattrocento giorni, ma ora finalmente è solo ritrovata. Batto i palmi con forza mentre mi rialzo ed afferro un oggetto per mettere un po' d'ordine. Su, forza, manca poco ormai. Adesso al lavoro! Continueremo dopo il nostro discorso, questa volta con gli altri. Ora c'è da fare. A poco a poco rischiara e certo le barche degli amici stanno già lasciando il porto per venirci

incontro infreddolite. Anche a terra cominciano a muoversi; i bambini delle scuole si sono fatti svegliare presto per correre ad accoglierci sul molo con le bandierine di saluto e la loro curiosità inappagata, quasi fosse la notte di Natale insieme alla banda che percorre le strade precedendo gli sbandieratori della contrada. Vedo nella mente anche il sindaco che ripassa il suo discorso scandito con voce sicura nella confusione, aggiustandosi ogni tanto la sciarpa tricolore, mentre qualcuno, forse privato del discorso, soppesa consolato la grossa chiave che mi porgerà con l'affetto di tutto il paese, nel caos del palco eretto in mezzo alla piazza, davanti alla folla che grida e saluta, godendosi questo ritorno che è anche e soprattutto loro. La gabbia attorno alla mia parte negativa è finita; lontano, rabbioso, sparisce il mio uccello nero, con la promessa che tornerà ; su allora, prepariamoci, che da domani si ricomincia e si verifica tutto quanto ho imparato : l'anima mi sembra a posto, adesso. Manca solo un'inutile goccia di acqua di colonia sui baffi, per ingentilire un poco l'incontro con la mia Maria Teresa.

37.000 MIGLIA MARINE SUL FILO DEI 14,125 MEGAHERTZ

di Eolo Attilio Proterra

Su invito di Ambrogio Fogar, affido a questa appendice alcuni ricordi personali del periodo in cui il Surprise realizzò il suo giro del mondo.
Per i tredici mesi di questo viaggio, fui responsabile della ricezione di tutti i messaggi che provenivano via radio dal Surprise e della loro diffusione alla stampa. Giorno per giorno, ho potuto dividere con tanti altri familiari, amici radioamatori e giornalisti, le vicende spesse volte curiose, ma sempre umane, di questa bellissima impresa.
3 luglio 1972 (collegamento radio delle 19,30 con Surprise)
...la randa ha strambato!, interrompo per cinque minuti il collegamento - passo e chiudo.
Qui Surprise che riprende per Milano - attenzione !
Vi riconfermo la mia ultima posizione : latitudine 43° 20' nord, longitudine 37" ovest, oggi 3 luglio. C'è qualcosa di molto serio al timone, la barca sembra non governi più - chiedo di ricollegarmi con voi tra quindici minuti.
Qui Surprise, che ritorna per Milano. Ragazzi ho perso il timone, si è spezzato l'asse e si è sfilato. Ho abbassato le vele per decidere...
Ambrogio qui Milano. Milano per Italia 2 NSF — Ambrogio l'avaria è importante — Dovrai prendere delle decisioni importanti.

Hai a Sud-Est a 450 miglia la più occidentale delle Azzorre, l'isola di Flores.
Il nostro consiglio è questo: chiudi il transceiver [Apparecchio ricetrasmittente], preparati per la notte, lascia le cose come sono e fatti una bella dormita. Domani mattina potrai decidere con calma e comunicarci le tue decisioni.
A casa di Alberto, Italia 2 KCT, in una rumorosa via del centro di Milano la posizione del Surprise che senza più timone si trovava in mezzo all'Oceano Atlantico, era stata subito messa sulla pilot-chart del Nord Atlantico, stesa su un letto. Le coordinate, Ambrogio accorgendosi che qualcosa non funzionava, ce le aveva riconfermate. Con Alberto c'era anche Mario e in tre ci guardavamo perplessi.
Si era nel 1972 durante la V Edizione della OSTAR, la ormai storica regata a vela per solitari dall'Inghilterra all'America, e il Surprise era collegato con Milano attraverso un apparato in onda corta operante sulle bande dei radioamatori. Tutta la faccenda delle onde corte era nata da una esperienza del Comandante Valli in una traversata sul gommone Celeusta dal Cile alle Isole del Sud-Pacifico. Era stato il primo a usare le bande dei radioamatori. E il sistema aveva funzionato in modo soddisfacente, anche perché si trattava di apparati poco costosi e che per il funzionamento richiedevano una modesta quantità di energia elettrica.
Dei partecipanti italiani a questa edizione della OSTAR 1972 — che erano Faggioni, Mascheroni, Guzzetti e Fogar — solo Fogar e Guzzetti avevano voluto installare questo tipo di radio che, oltre ai vantaggi di cui sopra, aveva quello del modestissimo ingombro e della possibilità di venire « smanettato » abbastanza semplicemente. Si trattava comunque e sempre di cercar di mantenere un collegamento continuo e giornaliero con Milano con il modesto impiego di corrente e il costo di cui si è già parlato. Solo l'apparato di Fogar, cui il Ministero delle Poste e Telecomunicazioni Italiano

aveva dato il nominativo di I 2 nsf (due sta per Lombardia e nsf per « Navigatore Solitario Fogar ») funzionò ottimamente e ogni giorno, durante tutto quel luglio, fu possibile collegarsi con il Surprise sino a che Fogar inavvertitamente appoggiandosi all'antenna (per la verità ebbe ad aggrapparvisi per non cadere in mare) determinò l'avaria del dispositivo e l'impossibilità di comunicare con gli amici di Milano.
Ora il Surprise se ne andava per l'Oceano senza il timone, forse alla deriva e noi a Milano con davanti agli occhi la carta con un punto a metà strada tra Plymouth e Newport e il pensiero di un amico che in quel momento aveva una grossa gatta da pelare, non riuscivamo ad inserire questo fatto nuovo nella realtà che ci circondava, con i rumori che arrivavano dalla strada, caratteristici della fine di una calda, operosa giornata milanese.
« Vedrai che Ambrogio se la cava ! Mario chiudiamo e andiamocene! E, a proposito, telefona al Direttore dell'Albergo che può riaccendere.[L'insegna luminosa, che su una incastellatura metallica sormontava il cornicione di uno dei più importanti alberghi milanesi, aveva qualcosa (per la precisione, era un trasformatore difettoso) che dava fastidio alle trasmissioni e alle ricezione dei messaggi del Surprise. L'albergo era a pochi passi dalla stazione di Alberto da cui si opera con l'Atlantico. Il Direttore, comprensivo, avvertito telefonicamente, ogni volta si premurava di far spegnere questa insegna per il periodo del collegamento.] »
È passato un anno da questo episodio e daccapo rincorriamo Ambrogio e il Surprise sul sottile filo delle voci nell'etere.
Sono partiti questa volta per il giro del mondo in solitario. Tutto è iniziato nel solito modo che è tipico di Ambrogio. Mi capita una sera in ufficio verso fine aprile; stanno cessando i freddi dell'inverno, addosso una tutina da ginnastica; dal colorito e dal ritmo respiratorio capisco che arriva dal Campo dove ogni tanto va a farsi un'ora di buona corsa.

« Guarda, ci ho ripensato, al giro del mondo organizzato dalla "Withbread" non vado più. Fare due tappe la prima e l'ultima mi tiene impegnato come se dovessi stare dieci mesi in mare - Tenterò perciò il giro del mondo da solo. Sono certo di avere sempre voluto e pensato qualcosa del genere. Sto preparando tutto. Fra tre mesi puoi comunicarlo alla stampa e soprattutto organizziamoci ancora una volta con le radio in onde corte. Parleremo sui soliti 15 metri o 20 metri, lascia che decida Roma. »
Eccoci quindi in una bella giornata di novembre del 1973, ad osservare in banchina il Surprise a Castiglione della Pescaia, quasi pronto per partire.
« Vieni a vederlo il Surprise rimesso a punto e pronto tutto, la settimana prossima parto. »
Questo l'aveva detto già da due mesi. Il Surprise era naturalmente ancora sotto il capannone di Nicolò Puccinelli a Castiglione della Pescaia e si stava pensando ancora a come sistemare un timone d'emergenza, a portare il motore da poppa a prua, al riscaldamento con la stufa che a quell'epoca era ancora a Cowes da ritirare. Due, tre volte ritorno a vedere "la barca pronta" e sempre mancano mille cose che ne impediscono la partenza.
Ambrogio passa da me ancora una sera e più serio del solito mi dice « lascio Milano, questa volta parto sul serio. Riceverai da Londra una stufa, riceverai trecento scatolette di carne, cinquanta bombolette di "camping-gaz" e tante altre cose. Sono tra gli ultimi oggetti che devo imbarcare e sistemare, usami la cortesia di portarmeli giù la settimana prossima che parto senz'altro ».
Siamo agli ultimi di ottobre e sembra che ci siamo, mancano due giorni e questa volta si fa sul serio.
All'albero del Surprise stanno aggiungendo due crocette, poi sarà pronto - si fa per dire - mancano sempre tante cose. « La stufa la mettiamo a destra o a sinistra e il riflettore radar dove va? Ma lo sai che tra la crocetta alta e quella bassa ti taglia tutti i fiocchi? »

Però tutte le cose pian piano vengono risolte e gli amici di Ambrogio sono tanti e anche attivi perché si danno da fare. Portano tutti al Surprise qualcosa della loro esperienza. Tutto questo benedetto scatolame andrebbe steso in banchina, elencato, levate le etichette, segnato, come vuole la buona
regola che cerca di preservare la sentina dall'ingombro di carta marcia.
Purtroppo quello del Surprise va a finire stivato alla meglio un po' a prua e un po' a poppa. Il "solitario" di tempo ne avrà per mettere tutto a posto e, perché no, dipingerà anche i numeri sulle scatolette.
Ambrogio partirà domani. Ha detto alle 12,20; vuole Maria Teresa con sé, la lascerà a Porto Torres, gli sembrerà meno violento il distacco dal mondo che deve lasciare.
Ma le grane non sono finite: la Capitaneria dice che il Surprise non può partire, i documenti di stazza non sono a posto, l'abitabilità della barca non è a posto, le dotazioni di sicurezza mancano, come si fa?
È sabato e sarà difficile muovere le Autorità. Si telefona all'on. De la Penne prospettandogli il caso e la necessità di un suo intervento. Borbotta: «Questo solitario va molto accompagnato, provvedere ».
« Mi faccia sapere comunque come vanno le cose. »
La faccenda che sembra mettersi male si risolve con la comprensione e con la cortesia di funzionari che si scomodano da l'orto S. Stefano appunto considerando benevolmente il caso; e ciò avviene in piena giornata festiva.
A sera lasciamo il Surprise all'ultima sua notte di riposo, domani sarà il giorno della partenza!
Alberto KCT e Mario HBW (sono le loro sigle di radioamatori), sono tra gli eroi silenziosi di questa situazione, lavorano tutta la notte a installare l'apparato ricetrasmittente che dovrà collegare il Surprise per tanti mesi con il resto del mondo. Erano lavori troppo delicati per poterli eseguire nella confusione del cantiere e Mario ed

Alberto, che si sono presi questa responsabilità, hanno preferito effettuare questi impianti all'ultimo momento. Dai mugugni e dalle mezze parole che si scambiano non devono essere molto contenti della posizione che e stata prevista per l'impianto. La zona del tavolo da carteggio del Surprise è molto vicina al boccaporto della tuga e c'è il pericolo di vedere, dopo un'ondata, i transistor a bagno. Comunque in quel che stanno facendo mettono molta cura e passione e cercano di proteggere l'apparato il più possibile.
Hanno montato all'esterno anche un'antenna di fiber-glas del tipo di 1 /4 d'onda caricato alla base, con un mollone che permetta di addolcire le pressioni del vento. Da questo metro e mezzo di antenna al quale adesso Mario va ad attaccare una vistosa striscia di dacron rosso per evitare che quanti salgono a bordo la scambino per un patarazzo, sono entrate nel Surprìse le voci di tutto il mondo e da questa stessa fonte Surprìse giorno per giorno, in ogni momento del suo viaggio, è stato seguito dai radioamatori.
L'apparato ha un volume assai modesto. Pressappoco quello di una valigetta: larghezza 32 cm., altezza 15 cm., profondità 30 cm. - Si tratta di un ricetrasmettitore ss. 200 operante sulle bande dei radioamatori da 3.5 a 23 ìnm, la potenza è di 100 watt, più che sufficienti in mare, dove l'assenza di disturbi è totale e favorisce quindi una trasmissione lontana e chiara anche con potenza non eccessiva.
Il consumo dell'apparato è di 7 Ampère nelle punte più alte della trasmissione. L'energia per il consumo gli viene da batterie di 12 volt alimentate dal motore Faryman di 10 Hp.
Nel complesso mondo delle radiocomunicazioni, la figura del radioamatore è rimasta quella del pioniere utile solo in quanto scopre ogni giorno una piccola modifica, un dettaglio tecnico, quel qualcosa che, nascendo dall'ingenuità e dalla fede di un appassionato, può in seguito diventare una grande scoperta o applicazione quando venga generalizzata e destinata a fini

industriali.
Ore e ore i radioamatori trascorrono attaccati ai loro apparati e la sottile ebrezza di potersi collegare con tutto il mondo con umili e spesse volte elementari apparati ha fatto effettivamente scoprire loro cose veramente interessanti per le radiocomunicazioni; per queste ragioni il Surprìse ha potuto sempre essere seguito e in qualsiasi momento ha potuto collegarsi e dare notizie di sé agli amici e ai parenti. Bastava che Ambrogio si buttasse su una frequenza qualsiasi e dicesse alla prima voce che gli veniva a tiro, dalla quale riuscisse a farsi comprendere, che si trovava in mare, solo, e che desiderava parlare con un amico italiano ecc., che subito veniva messo insieme il meccanismo per cui il messaggio giungeva alla destinazione da lui voluta. Con l'esperienza di Valli e quella di Ambrogio nel '72 durante la OSTAR, si era capito che la cosa poteva funzionare, ma che andava organizzata bene.
Si trattava di trasformare il solito collegamento tra radioamatori, che non è altro che un incontro casuale in frequenza, in un regolare servizio di ricezione notizie e trasmissione dati, che dal Surprìse o a mezzo ponte fra altre stazioni di radioamatori avesse la possibilità di pervenire fino a Milano.
Molte erano le zone del globo interessate. Diverse e poco prevedibili le date di passaggio del Surprìse e meno ancora la possibilità di decidere subito, prima dell'inizio del viaggio, le ore degli appuntamenti. Le tabelle di propagazione delle onde radio-elettriche, che danno le migliori possibilità di conduzione del segnale radio in rapporto all'ora, alla frequenza e alla latitudine, servirono quindi a ben poco.
Ci si orientò, quasi subito, su due frequenze; non che si supponesse si facessero trovare libere; la 14,125 MHZ sui 20 metri - la 21,210 MHZ sui 15 metri, ma contando sul fair-play dei radioamatori, si potevano utilizzare con un educato « Excuse me, my dear, we have a maritime/mobile in emergency». Bisognava però rendere la cosa

ufficiale e regolarizzarla con l'assenso delle Autorità italiane addette alla sorveglianza delle comunicazioni radio.
L'articolo 41 del Regolamento Internazionale delle Telecomunicazioni è piuttosto esplicito: « Le trasmissioni fra stazioni di amatori di differenti paesi, quando siano autorizzate, devono essere effettuate in linguaggio chiaro e essere limitate a messaggi di carattere tecnico riguardanti esperimenti e osservazioni d'indole puramente personale che, per la loro scarsa importanza, non giustifichino l'uso del servizio pubblico di telecomunicazioni ».
Ancora una volta, vista l'utilizzazione di questo mezzo, fatto durante la OSTAR e l'uso molto discreto e corretto che appunto durante quella regata era stato fatto del sistema radiantistico, in deroga al succitato regolamento, il Ministero delle Poste dava il sospirato permesso e benestare all'iniziativa, suggerendo inoltre la forma per dare alla cosa quel tanto di regolarità ufficiale che occorreva.
Mise così a disposizione una propria stazione destinata a
radio collegamenti speciali e che prende appunto la sigla radio di Italia 0 RCS. Questa stazione con i suoi gentilissimi operatori viene a inserirsi nell'impresa del Surprise come quella che si collegherà con Ambrogio due volte la settimana alle ore stabilite, che all'inizio sono fissate alle 8 GMT al mattino, sulla frequenza di 14,125 MHz. e, alla stessa frequenza, il secondo appuntamento alle 17 GMT. Resterà come frequenza subordinata la 21,215 MHz. che, di comune accordo tra le stazioni, potrà essere utilizzata ove ragioni tecniche e di propagazione ne consigliassero l'adozione. A coadiuvare la nostra stazione italiana vengono chiamati e segnalati una lista di radioamatori italiani che potranno, nell'eventualità 12 NSF non riuscisse a collegarsi direttamente con Roma, fare da ponte. Tutte le notizie ricevute da Roma e dalle stazioni che la affiancheranno saranno passate a Milano. In effetti l'eccezionalità del viaggio del Surprise prenderà un poco la mano a tutti e anche gli operatori di Radio Roma, Aldo, Mario, Francesco, Giovanni invece di fare i

"poliziotti dell'etere" si inseriscono in modo umano ed emotivo nell'impresa e spartiranno giorno per giorno l'ansia e l'interesse delle notizie con tutte le altre stazioni di mezzo mondo. Ambrogio dal canto suo si è già impadronito nella OSTAR del complesso sistema, non facile comunque per chi si avvicina per la prima volta, per operare in modo corretto. Ci sono delle istruzioni fisse sui cartellini che vengono attaccati nei vari punti del pannello di manovra dell'apparecchio. La parte più complessa sarà il sistema di "accordo" delle varie antenne con il trasmettitore. Oltre ad un'operazione abbastanza complessa si richiede da parte dell'operatore un certo "orecchio" per centrare tutto l'apparato prima del collegamento. Questa rifinitura spesse volte può portare a far arrivare il segnale anche a mille-duemila chilometri di più di quello che si otterrebbe con una messa a punto non attenta e competente.
Comunque, domani giorno dei Santi, 1° novembre 1973, Ambrogio parte.
Novembre sì, ma dal giorno prima una stupenda bellissima giornata con un sole estivo che illumina la cittadina di Castiglione della Pescaia che, già piombata nel letargo invernale, accoglie anche con un po' di meraviglia lo sparuto gruppo di quelli del Surprise che vanno avanti e indietro tra l'Albergo
Miramare, il cantiere e il porto, caricando viveri, portando vele e dando ancora vita al porto che, dopo la partenza, si addormenterà sino alla prossima estate.
Tutti sanno che Ambrogio Fogar parte per il giro del mondo; i convinti che ce la faccia, sono pochi, forse solo gli operai del cantiere che sognano queste tavole, che hanno lavorato e amorevolmente piegato con arte antica, per la conquista degli oceani e del Capo Horn (« è trascorso tanto tempo, ora lavoriamo solo plastica! »).
Di lavoro sul Surprise ce n'è molto e sbucano fuori mille cose

ancora da sistemare. Le crocette arrivate da Milano vanno rifatte. Nella fretta si è sbagliato di qualche centimetro e il diametro deve essere leggermente ritoccato. Il motore a prua dà ancora grane e c'è qualche pasticcio e incompatibilità tra i paramezzali che lo sostengono, i silentblock e i tirafondi di fissaggio. Ci vorrebbero grilli inox di rispetto ma a Castiglione non se ne trovano; oggi è sabato, domani domenica tutto chiuso. Tutto quello che si può trovare in cantiere e sulle barche degli amici viene dato per il Surprise. Per i cento golfari chiesti da Ambrogio e introvabili anche a Milano, con una telefonata si mobilita un amico che manda un taxi a Brescia a prenderli, Sempre il buon amico promette di arrivare in macchina domani domenica a portarli.
Per questo giro del mondo tutto in solitario e tutto di un fiato, perlomeno cosi sperano in molti, bisogna mandar via il Surprise e il suo equipaggio nel miglior modo possibile. Mario rd Alberto, i due radioamatori, vengono a dare un'ultima occhiata; si fanno accompagnare da Beppe I 5 GLB, altro radioamatore di Castiglione della Pescaia che seguirà Ambrogio.
Per questa ragione sta mettendo un traliccio sulle mura del castello medioevale che sormonta il porto della cittadina e su questo monterà i bracci dell'antenna. Le chiama le sue « quattro stecche d'ombrello » che però funzioneranno egregiamente quasi sempre raggiungendo il Surprise su tutti i mari, anche se a questa antenna tutte le donnette di Castiglione della Pescaia attribuiranno le interferenze e i disturbi ai televisori che si verificheranno durante il 1974.
Ore 11,35: questa volta Ambrogio parte davvero. Le barche che accompagneranno Surprise al largo non sono molte, comunque tutte abbastanza cariche.
Parte Ambrogio per il giro del mondo, abbracci, saluti, tutto molto amichevolmente familiare, senza cerimonie: è finalmente solo sul Surprise. Nella tuga, nascosta, c'è Maria Teresa che lo

accompagnerà sino alle Baleari. È emozionata anche lei e la vediamo spuntare per un istante fuori dal tambuccio con una macchina cinematografica puntata sugli amici.
L'amico Ado ha avuto il compito, col suo motoscafo, di trainare il Surprise e di portarlo fuori dal porto. Ado si emoziona e sbaglia manovra, per un puro caso Surprise non parte per il giro del mondo con un bel bozzo a prua. Usciamo e tutti dirigiamo per Ovest.
Surprise ha mollato il cavo di rimorchio e ora mette vela; la sagoma elegante e affilata che scivola via... Ora si che è partito davvero... Surprise si perde all'orizzonte e anche per noi inizia un giro del mondo.
Facciamo un calcolo e pensiamo di poter sentire Surprise solo verso il 12 novembre. Abbiamo scelto come prima frequenza delle due assegnateci dal Ministero delle Poste, quella dei 14,125 MHZ in 20 metri. Dovremmo così realizzare il primo collegamento dei tanti che ci riproponiamo di fare col Surprise durante il suo giro del mondo. Il collegamento dovrebbe avvenire a un migliaio di chilometri dalla stazione ricevente di Milano, quando il Surprise probabilmente si troverà nelle acque delle Baleari [Nelle frequenze dei radioamatori, vengono utilizzate le riflessioni delle radioonde da parte degli strati superiori dell'atmosfera (ionosfera). Esse si propagano quindi per successive riflessioni tra suolo e ionosfera. Perché si verifichi questo fenomeno è però necessario che esse incontrino gli strati ionizzati dopo essere state irradiate, con basso angolo sull'orizzonte; diversamente la riflessione non si verifica. Pertanto nell'area circolare attorno alla stazione emittente che viene « saltata » dalle radioonde emesse, le comunicazioni risultano in pratica impossibili. Ecco perché con il Surprise era previsto solo un primo collegamento dopo oltre mille chilometri. fine nota].
L'incontro avviene felicemente alla data stabilita ed effettivamente con una certa emozione facciamo la prima chiamata « i 2 NSF — i

2 NSF Milano chiama; i 2 NSF Surprise marittimo mobile, Surprise marittimo mobile ti chiama Milano ». La voce di Ambrogio risponde subito e ci arriva nitida.
*.

Si inizia con un poco di meteorologia del Mediterraneo. La passiamo come ce la danno a Milano, grazie al cortese interessamento degli operatori del Centro Meteorologico dell'Aeronautica che la forniscono a richiesta dell'amico Sergio che ogni tanto fa una passeggiata sino a Linate per avere i facsimili trasmessi dal satellite meteorologico.
La cosa avrà un valore relativo e solo immediato per Surprise in quanto dopo una certa latitudine, diciamo Canarie, sarà difficile, almeno con i mezzi che abbiamo a disposizione, essere più precisi sul tempo prevedibile alle latitudini in cui Surprise sta scendendo.
Comunque lo Swan del Surprise lavora bene e non manca mai agli appuntamenti dei giorni seguenti; qualche stazione spagnola dà una mano e si interessa al "marittimo mobile", termine che definisce nel linguaggio dei radioamatori l'apparato in banda radiantistica imbarcato su una nave.
Sentiremo quindi anche le chiacchiere di qualche EA 9 — EA 6 che sono le sigle delle stazioni dei radioamatori della Spagna.
Dopo le Baleari il Surprise è già stato impegnato con tempo difficile. Ha fatto un primo esame con una situazione di Mistral.
Ambrogio ha esaminato il comportamento della barca in condizioni abbastanza impegnative e parla spesso con 15 GLB Beppe, che ha come secondo operatore Nicolò, il costruttore del Surprise. Assieme con Ambrogio commentano il comportamento e le prodezze dello scafo. Ambrogio parla sempre più frequentemente ; in verità ha ancora nelle orecchie il rumore della vita di ogni giorno. Il suo avvicinarsi alla condizione di solitario avviene lentamente.

Il 14 novembre alle 13.00 ora italiana, il Surprise esce da Gibilterra. Diamo alla stampa la notizia, e due righe sulle colonne d'Ercole e sulla barca italiana ce le dedicano volentieri anche i quotidiani della nostra città.
Verso il 16 novembre Fogar chiede le Effemeridi nautiche del 1974. Sono appena in distribuzione all'Istituto Idrografico della Marina a Genova.
Purtroppo non è stato possibile averle alla partenza, erano ancora in stampa, ma necessarie come sono per tutta la navigazione del 1974, costeranno al navigatore una brevissima fermata a Santa Cruz de Tenerife. Un viaggiatore compiacente che si trasferisce per una gita alle Canarie ci fa la cortesia di portare questo plico e di consegnarlo all'aeroporto dove ci viene promesso verrà mandato qualcuno per farlo avere "al volo" al Surprise durante il suo passaggio a Santa Cruz.
Il 18 novembre nell'Oceano Indiano Erik Pascoli ha perso un uomo in mare. È Paul Waterhouse che durante una manovra al fiocco, forse per una scotta impigliata nel piede è volato fuori e vani sono stati i disperati tentativi per ritrovarlo.
Tauranga, la barca di Erik, si trova nelle vicinanze dell'isola di Crozet, a circa 44° s.
Il 19 viene passata questa notizia ad Ambrogio. Nessuna risposta dal Surprise. Due giorni dopo Ambrogio riprende questo argomento particolarmente delicato e comunica di aver deciso di porre particolare cura nel legarsi alla barca... Inizia in quel periodo a farsi strada in Ambrogio la convinzione, maturata nel tempo, che è meglio fare subito Capo Horn. La decisione è definitiva ma non ci lascia sorpresi. Si sapeva tutti che, visto il ritardo della partenza, era l'unica cosa da fare: "tentare" cioè l'Horn "contropelo" ma ancora in buona stagione, quando le medie delle tempeste sono minori. Questa decisione però proponeva in seguito un Oceano Indiano e

un Capo di Buona Speranza sfavorevoli e particolarmente duri.
In questo periodo sono attive da Milano le stazioni di Alberto KCT — Mario HBW ed Enrico PYM che è collegato con Haute Claire, un'imbarcazione italiana con Bocola, Piazza e Montanaro. A bordo hanno anch'essi una radio sulle frequenze dei radioamatori.
I tre amici dell'Haute Claire collegati con Milano si stanno facendo un "aliseo". Partiti da Chiavari in ottobre sono già a 600/700 miglia da Barbados dove faranno scalo il 18 di novembre 1973.
Carlo Montanaro, uno dei componenti dell'equipaggio, è un vecchio amico di Ambrogio e così con le due radio di bordo e con PYM — Enrico — di Milano che fa da ponte i due hanno
modo di chiacchierare di personaggi familiari e soprattutto di cucina, in quanto una certa golosità di Ambrogio viene solleticata dall'amico che gli dà consigli su come ricavare con il disponibile a bordo del Surprise, frittate, budini e pasticci.
Ambrogio è in prossimità dell'Equatore e fila ancora con l'aliseo. Il motore carica bene le batterie, il tempo è buono e Ambrogio fa registrare alla stazione di 12 BHJ dell'Haute Claire alcuni messaggi per l'Italia che verranno consegnati in gennaio quando questi amici saranno di ritorno.
A Milano si seguono bene questi collegamenti tra il Surprise e l'Haute-Claire, Mario HBW ed Enrico PYM li sentono ogni giorno ma non ci si nasconde che da un momento all'altro la propagazione dovrebbe cessare e diventerà quindi difficile collegare ogni giorno la barca. Cerchiamo perciò "hams" (nel linguaggio internazionale è un modo scherzoso e familiare per indicare i radioamatori) nella zona del centro America e in Africa. La posizione delle loro stazioni darà possibilità maggiori di collegare con ponti il Surprise e la potenza di questi impianti a terra permetterà di capire bene quello che Ambrogio vorrà comunicarci.
Da Milano comunque riusciamo ancora a parlare per qualche giorno in diretta e bene.

Il Surprise si avvicina a Rio de Janeiro, invitiamo Giorgio Falck a venire in radio per salutare Ambrogio. Ci incontriamo da Mario HBW con Maria Teresa: farà anche lei un breve saluto.
Ambrogio chiede a Falck notizie sulla fisionomia delle calme equatoriali. Nella zona in cui si trova ora, dovrebbero esserci, mentre invece il Surprise fila ancora molto bene con un robusto E-S-E, cosa che fa pensare al navigatore di averle già superate. Falck chiarisce ad Ambrogio che evidentemente si trova in una zona dove è presente un falso aliseo, ma che comunque nei prossimi giorni dovrà passare per lo meno 3/4 gradi di latitudine in calme che porteranno le medie del viaggio alla soglia delle 40 miglia giornaliere. Falck prosegue ancora parlando dei vantaggi della timoneria interna che ha fatto costruire sul suo Guia. Parla ancora di Marcel Bardiaux, uno dei navigatori solitari che, se pur in un periodo lunghissimo, ha concluso un giro del mondo appunto per Ovest. Giorgio ricorda ad Ambrogio che Bardiaux si è capovolto due volte nello stretto di Le Maire e lo consiglia di passare fuori dall'isola degli Stati, lasciandola cioè a dritta. Maria Teresa chiude il collegamento con i saluti e le notizie su "Camioncino", il gatto di casa. Nei giorni che seguono, la propagazione si fa pessima, e da Milano sembra che difficilmente ci si potrà collegare in diretta.
Ma in Adriatico, a Senigallia, dove evidentemente c'è notevole assenza di disturbi radioelettrici, c'è un radioamatore, Bruno 16 TM che, vagando un giorno sulla manopola del cambio di sintonia (siamo in 15 metri sui 21.200 MHz) si sente venire fuori il 9 dicembre Ambrogio, che gli si attacca. Il Surprise da molti giorni non riesce più a prendere Milano e prega Bruno 16 TM di fare da ponte e di ristabilire tutto il meccanismo delle comunicazioni.
Il Surprise, uscito dalle calme equatoriali, va bene e a bordo tutto è regolare. Così ci dice Bruno che cortesemente ci telefona dopo aver parlato con Ambrogio.
Se i contatti diretti con Milano non saranno d'ora innanzi sempre

possibili a causa dei disturbi radioelettrici che premono sulla Lombardia e rendono impossibile agli apparati sistemati in città di captare il debole segnale che giunge da 8 mila km. di distanza, i radioamatori, attraverso il telefono o gli 80 mt. (una frequenza particolarmente adatta per le comunicazioni in un raggio di 1000/1200 km.), riescono egualmente a far pervenire le notizie che occorrono. Sino dalla partenza ci si era accordati in questo senso anche con Ambrogio e sempre nell'eventualità che avremmo dovuto servirci di stazioni lontane che avrebbero fatto da ponte, avevamo stabilito che sempre, in qualsiasi caso, ogni volta che il Surprise avesse iniziato un collegamento, subito dopo il nominativo radio, sempre nella stessa forma e ordine ci sarebbero stati trasmessi questi dati: giorno del collegamento -Ora del collegamento - latitudine - longitudine - ora della determinazione di questo punto - forza del mare - vento e direzione del vento - rotta, che dati i notevoli valori della declinazione in certe zone, sarebbe stata sempre vera, così da darci la possibilità di immediata ricerca grafica, inoltre pressione in millibar e infine le condizioni di salute.
Questi dati pervenuti a Milano durante tutti i 13 mesi del viaggio hanno sempre costituito la prima parte dei messaggi
che Ambrogio ci ha trasmesso o che ha pregato di farci pervenire.
La disposizione costante dei dati ci ha invero aiutato molte volte anche quando essi sono pervenuti incompleti e poco chiari, fatto dovuto a una interpretazione non completamente corretta da parte di stazioni di lingua diversa dalla nostra.
Siamo stati quindi sempre in grado non solo di avere un quadro completo della navigazione del Surprise, ma anche di poter calcolare la posizione approssimativa in cui il Surprise si sarebbe potuto trovare, anche 20/30 ore dopo l'emissione del messaggio stesso.
E al ritorno del navigatore il confronto delle carte di bordo con quelle di chi l'ha seguito a Milano è stato estremamente

significativo: si è potuta riscontrare una altissima percentuale di precisione.
Il Surprise è ora a Capo San Roque e l'Equatore è passato da giorni. Comincio a pensare al Surprise all'Horn. Ambrogio ha comunicato alcune date riguardo i suoi passaggi.
Horn prevedibile per il 15 gennaio. Wellington per il 28 febbraio e conseguente scalo di 7 gg. in quel porto. Stretto di Bass e Capo Leeuwin per il 15 marzo. Good Hope in aprile. Come si vede un calcolo abbastanza ottimistico e che purtroppo non verrà mai realizzato, ma che comunque serve a confermare che Ambrogio aveva assoluta fiducia di farcela. Ai nostri tavolini a Milano, il Surprise all'Horn è un avvenimento piuttosto emozionante e nuovo. L'Horn con tutto il suo fascino e il suo mistero è presente in tutti i discorsi che si fanno ogni giorno in giro e sulla stampa.
«Ce la farà? ». « Ma Ambrogio è davvero duro sino a questo punto? ». « E la barca tiene? ». « Vedrai, vedrai non appena scende i 50° di latitudine e incominciano i pamperos ». Dal Surprise comunque, con la conferma dell'intenzione di passare l'Horn, ci viene fatta richiesta di organizzare allo scalo di Wellington (Nuova Zelanda) un appoggio per le necessità create da una traversata del Pacifico. Si tratterà di reintegrare i viveri, il combustibile, e provvedere a riparazioni o sostituzioni, cosa prevedibile dopo una navigazione così lunga. Wellington, tra l'altro, è sede di una nostra ambasciata e potremo eventualmente interessare anche il nostro consolato, per l'assistenza al connazionale. Con Nicolò Puccinelli si pensa anche al Surprise a Capo Horn e alle sorprese che ci potranno essere prima e dopo in acque così difficili e "impossibili". Non erano ancora noti i gesti di clemenza che il Capo avrebbe fatto nei confronti di imbarcazioni italiane, tanto il Guia che il CS & RB che passeranno l'Horn dopo di Ambrogio, troveranno un tempo clemente e molto maneggevole. Proponiamo quindi ad Ambrogio un breve scalo tecnico a Montevideo o a Bahia Bianca in Argentina

a latitudine 40° circa o addirittura a Usuahia nel Canale Beagle, il punto più a sud della Terra del Fuoco, a lat. 55°. Manderemo lì le carte dettagliate delle coste cilene, dal Drake a Valparaiso nell'eventualità che dopo il Capo Horn qualcosa vada male al Surprise e che si presenti la malaugurata necessità di atterrare in una zona infestata di pericoli come è appunto la costa meridionale del continente americano.
I ricordi delle disavventure nei porti cileni dei coniugi Smeeton e del loro Tsu Hang non sono molto lontani. Inoltre approfitteremmo per mandare carte degli arcipelaghi del Pacifico tra il 20° e il 30° di latitudine che non siamo riusciti a procurare alla partenza e delle quali il Surprise potrebbe aver bisogno.
Ambrogio risponde che per scaramanzia non vuole carte delle coste cilene. «Voglio lasciare a dritta le Falkland, spingermi più in basso che sia possibile in modo da accostare verso Ovest, lasciando molta acqua tra il Surprise e le coste cilene, sulle quali avete timore che vada a sbattere. Quindi, niente carte! Piuttosto ho il motore che da due giorni non mi riparte bene; la sua posizione a prua lo fa soffrire particolarmente nell'andatura di bolina e devo dire che c'è qualcosa a un iniettore che non riesco a capire. Vi pregherei perciò di fissarmi un appuntamento radio con Secoli della Faryman per vedere il da farsi e per sentire un suo consiglio. »
Il 14 dicembre viene data alla stampa la notizia che il Surprise passerà il Capo Horn "alla rovescia". La stampa raccoglie
la notizia ma non le dà molta importanza; solo gli addetti ai lavori conoscono le leggende dell'Horn, le storie dei velieri che
ci hanno rimesso corpo e beni e le difficoltà per affrontare il Capo nella direzione innaturale.
Proseguono intanto i contatti con la stazione italiana di 16 TM, alla quale si aggiunge Lucio 13 SRL di Grignano (Trieste). A quest'ultima Ambrogio farà i saluti per i parenti della città veneta.
Il 21 dicembre viene trasmesso ad Ambrogio un messaggio nel

quale gli si fa presente l'opportunità di riparare il motore bloccato.
In mare la riparazione è impossibile in quanto, a giudizio degli esperti interpellati a Milano ed entrati in collegamento diretto per radio, non si tratta solo del cambio di un iniettore, ma senz'altro ci sono da smontare alcune parti da esaminare a terra. Rio è vicina, questa operazione si potrebbe fare lì.
Ambrogio non vuole atterrare, ci penserà, forse intende proseguire anche col motore bloccato: il che vorrebbe dire l'interruzione sino in Nuova Zelanda di ogni contatto radio. Darà una risposta !
Pertanto, dato che i collegamenti possono interrompersi da un momento all'altro, gli viene fissata definitivamente la tappa in Nuova Zelanda che Beppe Croce consiglia non a Wellington ma ad Auckland dove ha sede il New Zealand Yacht Squadron e dove sarà possibile appoggiare il Surprise per riparazione e rifornimenti.
Il messaggio che inviamo termina: « ad ogni effetto dopo tuo benestare che dev'esser dato e ripetuto in questo stesso collegamento e nell'eventualità dovessimo perderci in successivi sino alla Nuova Zelanda, sappiamo che "comunque" dirigerai verso Auckland dove predisporremo per gli appoggi che ti occorrono ».
Ma a tanti dubbi sull'atterraggio o meno per la riparazione del motore porrà fine la nave brasiliana che metterà ulteriori danni a bordo del Surprise, che così sarà costretto a riparare a Rio il 26 dicembre '73.
Periodo di riparazioni e qualche giorno di relativo riposo a Rio.
Ambrogio spedisce pellicole, lettere, ecc. Il motore esce dalle mani di un tecnico e va ancora bene a prua anche se la sistemazione non si potrà dire felicissima, specialmente per la molta bolina che attende la barca.
Dal Consolato italiano di Rio de Janeiro ci telefona il dottor Ranieri Fornati che ci conferma che Ambrogio sta bene e che partirà verso i primi di gennaio, forse proprio il primo giorno dell'anno '74. Assicura che seguirà il Surprise con utili notizie sulla meteorologia

della costa brasiliana e argentina sino e dopo il Capo Horn.
Questi dati verranno trasmessi da una potente emittente della Marina Militare brasiliana che utilizza a scopo sperimentale anche apparati operanti sulle frequenze dei radioamatori.
Ambrogio procede verso Sud tenendosi lontano dalla costa 100/200 miglia. Inizierà presto l'impegno con acque più difficili di quelle dell'Equatore.
Il 7 gennaio una delle voci più potenti che si mette in collegamento con Ambrogio è Basilio YV 4 AMO di Maracaibo nel Venezuela. Basilio stabilisce buoni contatti sui 21.200 MHz e passa i messaggi a Roma I 0 RCS— e a Bruno —16 TM.
Si riallacciano quindi i fili dell'informazione con Milano e con casa. La stampa italiana ha ripreso con buon rilievo l'atterraggio a Rio e molti cominciano ad interessarsi a questo viaggio.
Solo nel settore della stampa nautica, a dire il vero, c'è molta diffidenza e prudenza. La contemporaneità della regata attorno al mondo, dove fanno molta presa le disavventure tecniche di Tabarly, le perdite che hanno funestato la seconda tappa e gli avvenimenti della partenza da Sydney di tutte queste celebri e bellissime imbarcazioni internazionali, ha fatto quasi dimenticare il "testone" che con la "barchetta mediterranea" vuol farsi Capo Horn.
Per la verità l'impresa di Fogar è sempre rimasta per la stampa italiana del settore nautico piuttosto improbabile e tutt'al più con una prevista conclusione e ritorno dalla zona Falkland, ad andar bene Magellano, massimo Valparaiso.
In effetti il Surprise non ha attraversato ancora veri oceani, se lasciamo di considerare l'Atlantico a latitudine Equatore. Ma c'è differenza con le 8.000 e più miglia in solitudine che dovrà affrontare in Pacifico.
Ambrogio comunque comincia a vedersela con i pamperos e i venti violenti dell'Ovest argentino. - L'11 gennaio a 38° s — 56° w, in un mare difficile, con vento che supera i 120 km. orari, viene

impegnato duramente.
Basilio ogni giorno lo segue e, anche se è a 6.000 km. di distanza in Venezuela, riesce a fare da ponte con Roma, Senigallia e Milano.
Altra stazione di questo periodo è CE 6 RO in Angola; parecchie volte si deve al suo operatore Brosa la posizione che possiamo avere del Surprise.
Il 13 gennaio, Basilio comunica che il Surprise si è capovolto e che vi sono avarie piuttosto serie all'alberatura.
La stampa riporta la notizia e qualche giornale la prende in modo molto drammatico « Fogar, capovolto, danni, danni ! ».
I poveri cronisti si scusano ma devono in qualche modo vendere le imprese del navigatore e il pubblico vuole qualcosa di importante e di drammatico per interessarsi di questo puntolino italiano che sta facendo, per molti, una cosa senza significato all'altro capo del mondo.
Un disegno compare su un quotidiano per spiegare che il capovolgimento in effetti è un coricamento del Surprise sull'acqua, dal quale peraltro la barca è uscita con seri danni alle crocette e al timone automatico.
Comunque anche qualche agenzia di stampa importante manda in telescrivente il capovolgimento totale del Surprise.
Siamo costretti a passare un altro comunicato per spiegare come veramente stanno le cose.
In effetti, da parte delle stazioni italiane I 0 RCS e 16 TM, si riesce ad allacciare direttamente Ambrogio il 17 gennaio e ad avere la posizione e l'esatta descrizione su come è avvenuto il "capovolgimento"
La durata della tempesta: 44 ore. Il navigatore ha la spalla destra fuori uso per una probabile lussazione. Il giorno dopo gli inconvenienti sul Surprise aumentano: è uno dei primi grossi incidenti del Surprise, dopo quello abbastanza lieve di Rio de Janeiro e attendiamo di sentire da Ambrogio le sue decisioni,

pensando, noi a Milano, che così menomato possa difficilmente proseguire. Da parte nostra diamo un assieme di informazioni e di messaggi: siamo ai giorni 17-18 e parliamo di molte cose e della posizione degli italiani alla regata a vela del giro del mondo; sono a 1.800 miglia da Capo Horn. Diamo notizia che Edo Guzzetti si è imbarcato sul Tauranga. Comunichiamo le latitudini molto meridionali a cui si trovano tutte le imbarcazioni; diamo notizie sulla qualità del materiale fotografico che ci è pervenuto da Rio e che sviluppato è risultato esposto in modo abbastanza corretto. Parliamo anche della nebbia di Milano, dei giornali che vogliono notizie in diretta.
Tutti questi discorsi però girano attorno ad un argomento che riteniamo sia particolarmente importante in questo momento per Ambrogio.
Vediamo tutto sommato l'opportunità di un atterraggio per effettuare le riparazioni occorrenti. Con un solo strallo, crocette piegate ed altre avarie piuttosto importanti, la barca non è nelle migliori condizioni per fare il Capo Horn. La soluzione più logica sarebbe quindi lo scalo, ad esempio a Port Stanley nelle Falkland o la scelta di uno dei porti della costa, quali Rio Gallegos, prima del Capo delle Vergini o Rio Grande, nella Terra del Fuoco.
Preghiamo Ambrogio di esserci preciso in un prossimo collegamento e di darci notizia delle sue decisioni a riguardo. In effetti, dopo la tempesta del giorno 14, la rotta del Surprise, dai punti che ci pervengono via radio, si va spostando verso terra. La risposta a tutti gli interrogativi che ci ponevamo, ci giunge tramite 18 YOQ Flavio di Pomigliano d'Arco.
Ce la passa così come l'ha data Ambrogio che lo ha pregato di inoltrarla sino a Milano : « Malgrado le avarie decido di proseguire. Tenterò di riparare con mezzi di bordo i danni più importanti ». Le crocette forse si possono anche sfilare e dopo averle portate in coperta tirarle con la morsa che è a bordo ; in fondo Moitessier

raddrizzò l'albero di bompresso da solo, e con mezzi di bordo. Ambrogio ritiene di poter agevolmente recuperare anche lo strallo, fermandolo a una grossa sbarra incravattata alla ruota di prua. Ambrogio chiede solo che gli venga spedita ad Auckland una nuova unità di testa d'albero. Si tratta del braccio che regge i terminali degli strumenti per la misurazione del vento e che sporge alla sommità dell'albero.
Quando la barca si è coricata più volte sull'acqua durante la tempesta del giorno 12, questo meccanismo è stato spazzato via e ora il quadrante in coperta non segnerà più la velocità del vento. Forse sarà meglio ! - Per il resto tutto bene. La spalla è tornata a posto. Ambrogio comincia ad ispezionare centimetro per centimetro la barca, da prua a poppa, per prepararla a Capo Horn che è vicino.
Sarà la prima barca italiana a passare la fatidica roccia e questo Ambrogio non lo dimentica e cerca di non perdere tempo. Anche sulla sua ultima decisione ha senz'altro influito l'avvicinarsi al gran galoppo delle tre imbarcazioni italiane: Tauranga, Guia, CS & RB, che tra poco realizzeranno lo stesso passaggio e che nutrono tutte la speranzella di farlo per prime. Da Milano gli viene comunicato attraverso Roma Radio il ricevuto dei messaggi che Flavio ha registrato e fatto ripervenire. L'unità di testa d'albero verrà spedita ad Auckland; abbiamo già interessato l'amico Vittorio che è il rappresentante a Milano della ditta fabbricante.
Diamo nuovamente ad Ambrogio la posizione degli equipaggi della regata della Withbread. Forse l'imbarcazione che è in testa a tutti incrocerà Ambrogio a Capo Horn e vedi caso il suo comandante sarà proprio colui che per il primo l'ha doppiato in solitario da Est a Ovest.
Il nostro messaggio termina scherzosamente con : « Salutami Chay Blyth, quando lo incontri all'Horn ».
E in due direzioni diverse si incrociano due delle poche persone

che hanno realizzato l'impresa di passarlo contro vento.
Surprise prosegue la rotta; è all'interno delle Falkland e dirige sullo stretto di Le Maire.
In posizione 50° 35' s e 64° 20' w Ambrogio parla con una stazione di Padova, precisamente Gianni - 13 BIR, che ha trovato in aria fuori orario durante un momento in cui la radio del Surprise era stata lasciata aperta. Incarica Gianni di dirci che tutto va bene.
Il 23 gennaio alle 14,30 sulla frequenza di 21.200 MHz, entra in collegamento con ex 8 DI del dottor Raul Vidart, di Sauce, Uruguay. Questo amico dell'aria da questo momento in avanti sarà ore e ore al microfono della sua stazione seguendo il Surprise in una delle parti più difficili del suo viaggio. Gli sarà vicino anche la stazione di Franco Benfenati — CE 3 VN - di Santiago del Cile. Entrambi non molleranno il Surprise neanche quando l'apparato radio di Ambrogio il 4 febbraio non risponderà più e saranno gli interpreti delle ricerche e delle ansie che occuperanno i radioamatori italiani, sudamericani e neozelandesi per parecchio tempo.
Da Milano, Ambrogio riceve un messaggio registrato della moglie : nonostante tutti i passaggi, questo messaggio arriva distintamente sino allo Stretto di Le Maire. La sera la bobina è registrata a Milano, dalla stazione di Alfredo - 12 CCR, in frequenza 80 mt. viene passata a - 16 TM - Bruno, da questi in diretta arriva in 15 mt. ad Ambrogio.
È diventato emozionante anche per me fare metro per metro questo Capo Horn da Est a Ovest. Surprise si presenta oggi 25 gennaio allo Stretto di Le Maire. Chi lo segue per radio, abbastanza emozionato, si fa lo stretto con i pinguini e la corrente contraria; anche una descrizione di Ambrogio dell'isola degli Stati che emerge tra le nebbie di un tempo freddo ed umido, serve a rendere il quadro più completo e più reale.
Surprise si fa anche una chiacchierata con la nave Bahia Thetis il

cui operatore, Roberto, opera con il nominativo dei radioamatori LU 7 AHS, la sua nave, appunto, si trova a 250 miglia da Capo Horn e dà notizia al navigatore di una previsione meteorologica che per ora è favorevole.
Il Surprise comunque è più vicino a Capo Horn della piccola motonave. Noi seguiamo la conversazione dall'Italia e preghiamo Roberto di cercare di rimanere in contatto con Ambrogio. La stazione brasiliana della Marina che ospita il nostro console dottor Fornati, riconferma le previsioni meteorologiche favorevoli passate dalla Bahia Thetis. Viene solamente segnalata una possibile flessione del tempo con caduta barometrica.
È una domenica come le altre. Per tutti è solo il 27 gennaio 1974 ma per Ambrogio Fogar senz'altro no, perché alle 11,27, ora dell'Italia, il Surprise taglia il meridiano 67° 17' w che è quello di Capo Horn.
La cosa è bella e significativa anche per le stazioni degli "hams" che fanno un po' parte oramai del Surprise.
Nel saloncino umido, stretto, sballottato da tanto mare, le loro voci hanno portato spesso incoraggiamento e forza ad Ambrogio e ora a Capo Horn sono presenti anche loro e condividono un poco il sogno che ha realizzato e che tante volte avrà accarezzato durante rotte mediterranee o tra impossibili discorsi con gli amici.
Anche per noi a Milano c'è qualcosa di realizzato. Restiamo per qualche ora possessori di una notizia effettivamente tanto importante per la nautica italiana.
Con la cerimonia della tradizionale "ruota" tutte le stazioni collegano Ambrogio per fare i loro complimenti per l'avvenuto passaggio.
Le vogliamo ricordare e sono: 16 TM, 18 JOQ Flavio, 13 BLR Giorgio, ex 8 DI Raul e YV 4 AMO Basilio e in più CE 3 VN, ultimo arrivato, che da poco si è aggiunto a questi amici.
Chay Blyth è passato pochi giorni prima. Surprise era fuori portata, l'incontro quindi non è avvenuto. La scura roccia del-l'Hermite che

ha seminato nel tempo tanta leggenda e tanti sogni è ora anche un po' italiana.
Vedremo cosa farà la stampa di questa notizia. Personalmente ricordo che per far passare una "Città del Capo-Rio" regata del sud Atlantico molto interessante, alla quale nel 1972 partecipò per la prima volta una rappresentanza molto importante dello sport velico italiano (Koala, Impala, Ñamar IV), bisognò attendere, per avere qualcosa di più che le solite quattro righe negli appunti quotidiani, la situazione di pericolo in cui si era venuto a trovare il nostro amico Sergio Rigo, imbarcato sul Ñamar IV. Colpito da emorragia interna e assistito alla meglio dai compagni Guzzetti, Castiglioni e Vigano, aveva fatto fare una corsa di 10 ore a 30 nodi, di notte, alla Tafelberg la nave appoggio della regata che riuscì a salvarlo.
La notizia ebbe rilievo sui quotidiani e da quel momento la stampa cominciò ad interessarsi alla regata.
Passiamo ora all'Ansa la notizia che finalmente un italiano ha doppiato a vela e in solitario il Capo Horn, ma non ci aspettiamo molto rumore né molto interesse. Comunque la giornata è sfavorevole: non si passa Capo Horn di domenica, Ambrogio, quando i giornali il lunedì devono vendere solo calcio. C'è però il bambino delle medie che telefona per sapere dell'amico Ambrogio, si chiama Albertino e ha 12 anni. Ci siamo abituati ogni lunedì mattina a rispondergli, e ogni volta gli diamo la posizione, che porta in classe per spostare una bandierina che segue tutta l'impresa del Surprise. Questa volta sarà molto fortunato e avrà fresca fresca questa notizia importante. Un grande giornale la mette nel "Taccuino", non senza aggiungere però, il tutto in quattro righe, « con mare agitato ».
Il 29 febbraio Surprise se ne va a Sud-Ovest per lasciare le isole Diego Ramirez a dritta. Ambrogio per radio lo sentiamo contento ma stanco. Si è reso possibile, ancora con una propagazione che si è improvvisamente riaperta, il collegamento diretto tra l'Italia e il

Surprise.
La temperatura è di 4° o 5" sopra zero, vento sui 30 nodi da N-W che non impegna eccessivamente.
A bordo tutto bene. Non chiediamo troppo alla propagazione e chi sente meglio in questo momento sono Bruno da Senigallia e Flavio da Pomigliano d'Arco, che tengono allacciato il Surprise anche con l'aiuto di Raoul - ex 8 DI. Per quanto riguarda Milano tanto le comunicazioni dal Surprise che per il Surprise vengono ritrasmesse dopo una registrazione su una frequenza differente da quella su cui riceve e trasmette Ambrogio.
Intanto Surprise continua a scendere per i 58° s e verso il 1 febbraio il tempo va peggiorando. La stazione di Rio, tenuta dai radioamatori della Marina, l'aveva previsto ma del resto non si può pretendere molto dal Capo Horn; « l'Horn se paye loujours, après ou dépuis », avevano scritto Jerome Poncet e Gerard Janichon del Damien quando nel '70 ci si erano trovati alle prese e avevano imparato a non fidarsi troppo della zona uriche quando questa sembra accogliere con benevolenza i rari navigatori che vi si avventurano. Il Surprise, siamo al 3 febbraio, ha comunicato di avere accostato per N-W; cercherà di mettere più acqua possibile dalle terre sottovento. Ambrogio è molto tirato e stanco, all'Horn il solitario non può lasciare tutto Il proprio destino al timone a vento. Le veglie al freddo sono estenuanti, specie ora che il tempo va peggiorando e a queste condizioni sfavorevoli si unisce anche una inevitabile componente psicologica nel sapersi all'estremità quasi del mondo con vicino solo le terre australi. Raoul lo assiste con lo stop orario.
Il 4 febbraio Surprise è collegato ancora in diretta con l'Italia. « Posizione 55°05' s - 80°25' w — mare forza 8 - la pressione è discesa ancora e siamo a 978 mb., vedremo, "certo che di acqua ne sta passando più sopra che sotto", dice Ambrogio, a risentirci domani, speriamo».

Queste sono le ultime parole sentite dopo l'Horn dal Surprise e la sua emittente, dopo questo collegamento, resterà in silenzio per più di due mesi.
Raoul, ex 8 DI - Bruno, CE 3 VN - Bruno, 16 TM - Basilio, YV 4 AMG non interrompono le chiamate dopo che Ambrogio ha mancato col giorno 5 all'appuntamento delle 14,15 GMT. La frequenza dei 15 mt. (21.200 MHI) SU cui Surprise era sintonizzato da mesi, viene ora occupata ventiquattr'ore su ventiquattro da questi radioamatori, che si daranno il cambio, pronti a intervenire se dal Surprise giungerà un qualsiasi segnale.
Dato che può essere capitato qualcosa al trasmettitore che necessariamente è la parte più delicata e la meno potente della stazione, preghiamo questi amici di chiamare ogni ora, lanciando contemporaneamente uno stop orario che si spera possa essere ancora di qualche utilità per Fogar.
Ipotesi sul silenzio radio? Non ne possiamo fare! Facendo quadrare tutti i dati, abbiamo un Surprise lasciato il giorno 4 a 500 miglia dalla costa, quindi con molta acqua sottovento e buone possibilità di stare lontano dai pericoli.
Avarie: nessuna segnalata. Fogar in buona salute anche se stanco e ancora con tanta grinta. Questo come dato positivo che ci deve tranquillizzare. Come dato negativo invece, cosa ci lascia Surprise nell'ultimo messaggio?
Una radio che improvvisamente tace, con forza 8 in atto; una pressione in ulteriore diminuzione, 978 mb. sono tanti anche per quelle zone dove i diagrammi delle medie nel mese di gennaio segnano 996 mb.
Giudicando la questione da un punto di vista strettamente realistico e pratico, non possiamo dimenticare che il Surprise è a Capo Horn, dove tutto può succedere.
Andiamo avanti così per una decina di giorni. Nicolò Puccinelli, che ha seguito dalla stazione 15 BLG .tutti i collegamenti, la pensa

da marinaio che istintivamente ha sempre una certa diffidenza e una mediocre opinione della validità e della resistenza delle apparecchiature radio quando queste sono per mare. La sua è quindi una convinzione che attribuisce a questo silenzio solo la rottura dell'apparato e da buon marinaio è convinto che la barca continui a navigare. Facciamo quindi un primo calcolo della data in cui il Surprise potrà trovarsi ad Auckland, rallegrandoci di aver preso accordi al riguardo con Ambrogio per il porto di scalo. Le miglia sono circa 8000 e con questa distanza, se tutto è andato bene, dovremmo risentirlo dalla Nuova Zelanda verso il 20 marzo.
Questo calcolo e questa convinzione di vedere arrivare il Surprise più o meno in ordine, senza neanche un graffio e con solo un transistor da cambiare ad Auckland, non ci vieta, anzi ci impone di considerare anche un'ipotesi meno ottimistica sul silenzio improvviso, tra l'altro dobbiamo tenere presente che il navigatore farà di tutto per dare segni della sua presenza in Pacifico, in quanto consapevole di avere interrotto i suoi collegamenti, tra l'altro immaginerà le nostre preoccupazioni.
Lasciamo comunque tutto lì in sospeso in attesa di sentire come vanno le cose. I radioamatori continuano con le loro chiamate e gli stop orari e con l'aiuto della nostra stazione di Radio Roma - riusciamo a tenerli abbastanza tranquilli. — L'operatore Aldo si dà da fare per seguire come può tutti questi personaggi, carissime persone, qualche volta molto emotive, che da vari paesi vogliono sapere del Surprise che improvvisamente ha taciuto e per il quale cominciano già a preoccuparsi.
Purtroppo un primo guaio ce lo combinano proprio gli "liams". Le continue chiamate del nominativo 12 NSF (Italia due November Sierra Foxtrott), fatte da stazioni lontanissime tra loro, fanno scambiare a uno di questi, più emotivo degli altri, questa chiamata come un appello proveniente dal Surprise e così ce lo passa per buono verso il giorno 15 febbraio, dopo 11 giorni quindi, di

assenza di dati certi.
Da quanto ci dice questo amico, dobbiamo pensare che il Surprise stia chiamando o abbia chiamato con una potenza

molto ridotta, dato che la stazione che dice di averlo sentito, è sudamericana, e ha ascoltato un segnale appena percettibile. Non è questo però un dato sufficiente per darci né una posizione né la certezza che dopo tanti giorni di silenzio Surprise si sia fatto vivo. Teniamo comunque conto della segnalazione in attesa di completarla perlomeno con un altro dato o della medesima stazione o di altre. Decidiamo così di attendere.
Ancora una settimana e siamo al 22 febbraio, Surprise tace sempre. I radioamatori, abituati come erano a sentirlo ogni giorno, pensano a una "tragedia del mare" e solo il ferreo regolamento al quale sono legati e che impone la massima discrezione su tutto quello che viene sentito per radio, impedisce loro di lasciarsi scappare notizie allarmanti...
Comunque per l'interessamento di amici argentini e conseguentemente di Santiago, viene segnalata alla guardia costiera cilena una certa apprensione per la barca a vela italiana che potrebbe essere andata a finire sulla costa cilena che frastaglia in un immenso dedalo di fiordi la zona tra il Golfo di Penas e il Capo Horn. Sono più di 1000 km. di scogli che potrebbero nascondere un salvagente arancione, un autogonfiabile... Se vogliono dare un'occhiata o se sanno qualcosa...
Passa qualche giorno e ci viene risposto che da quelle coste abbastanza sorvegliate e con, tra l'altro, un passaggio frequente di navi da stretto di Magellano a Valparaiso, non viene segnalata nessuna barca a vela in difficoltà o relitto di sorta.
La stampa, quotidiani e settimanali, in questo periodo è impegnata da importanti problemi relativi alla situazione economica in Italia che proprio in quel periodo sta ulteriormente aggravandosi. La

mancanza di notizie del Surprise viene ritenuta una normale pausa dovuta, più che altro, alla difficoltà di collegamento radio a così grande distanza. Non viene in mente a nessuno che ci sono in effetti alcuni amici di Ambrogio seriamente preoccupati.
Ricordo che da nessuna stazione italiana di radioamatori, al corrente anche di una certa perplessità nostra per questo silenzio radio, è uscita una sola parola a riguardo. Verso il 3 marzo un'altra segnalazione, destinata a portare scompiglio e confusione e ad aumentare la perplessità sulla verità del silenzio del Surprise.
Un amico pilota delle linee aeree italiane, ha incontrato un collega francese a uno scalo di Orly, che gli ha riferito che a bordo di un Air France, operante sul tratto Montevideo-Santiago, l'operatore radio ha collegato il Surprise verso la fine di febbraio.
Ci mettiamo alla ricerca del pilota francese, con il quale non riusciremo mai ad avere un contatto diretto e a conclusione di tutto un lavoro a base di telegrammi, di telefonate, ci rimane in mano un telex che dice : « Surprise giorno 5 marzo 47°15' lat. s - 87°10' long, w - stop - in difficoltà stop - alberatura grave avaria (demàté) ». I dati sono questa volta molto precisi; ci sono perfino le coordinate con i primi della latitudine e della longitudine che fanno venire la voglia di dire : Ambrogio è lì in difficoltà. Mettiamo in moto mezzo mondo e mandiamolo a prendere !
Ma appunto perché troppo precisi questi dati, dobbiamo cercare di avere conferma che siano stati trasmessi da Ambrogio stesso.
Poi, e questo ci fa pensare, nel telex non c'è l'indicazione del nominativo radio di Fogar "I 2 NSF", cosa strana in quanto b. la prima cosa che viene sempre data prima del nome della imbarcazione.
Comunque ci mettiamo in moto, cercando di arrivare ancora una volta a trovare questo amico che ha parlato con Ambrogio e che vola da un capo all'altro del mondo per professione, e del quale purtroppo conosciamo solo il nome e non il cognome.

Incarichiamo il pilota italiano di fare una ricerca a fondo. Promette che tra qualche giorno ci farà sapere...
Abbiamo messo questa posizione (nel linguaggio dei radioamatori il QTH) sulla carta e ci siamo accorti con stupore che secondo questa informazione il Surprise sarebbe, dopo quasi un mese dall'inizio del silenzio radio, ad appena 600 miglia dal punto ultimo che conoscevamo con certezza, quello del 4 febbraio.
Ha tenuto quindi una media di una ventina di miglia al giorno, proprio tipica di una barca completamente disalberata e che con poca tela di fortuna arranca faticosamente verso N-W. La posizione dataci è a 500 miglia al largo della costa cilena, quasi che il navigatore stesse tentando disperatamente di risalire
a una latitudine dove avrebbe potuto trovare un porto sicuro per fare scalo e riparare. Ed effettivamente, risalendo ancora un poco verso i 44° s, il Surprise si sarebbe trovato a poter tentare un atterraggio nei paraggi dell'isola di Chiloé, guadagnando per l'unico porto esistente che è Porto Ancoud. Se così è avvenuto, riteniamo si trovi attualmente entro un raggio di 300 miglia da questo porto.
Rivolgiamo preghiera quindi alle nostre Autorità affinché tramite l'Ambasciatore e l'addetto navale a Buenos Ayres venga sollecitato un ordine di ricerca da parte della Marina Cilena ai margini ed entro, appunto, questo perimetro di 300 miglia attorno all'isola. Sappiamo che in questi casi in tutte le Marine del mondo, prima si agisce e poi si regolarizza il fatto puramente burocratico. Vengono avvertiti quindi i nostri addetti navali e le nostre ambasciate e sono tutti molto comprensivi, tanto da lasciarci con la convinzione che se Surprise sta cercando di guadagnare terra con le ossa rotte, ha la probabilità di trovare qualcuno che gli dia una mano.
Nel frattempo è arrivato un altro messaggio del pilota francese. Riconferma, ma ci dice che non è certo che le coordinate siano esatte! Strano, con quei dati così specifici, cui non mancavano neanche i primi di latitudine e longitudine. Comunque è una notizia

molto bella per noi, perché sottrae ancora credibilità al primo messaggio, non è più una cosa certa e giustifica il dubbio di essere di fronte a una notizia assolutamente inattendibile. Conclusione, niente atterraggio, niente difficoltà, niente disalberamento, niente impresa del Surprise che termina melanconicamente in Cile. Possiamo ancora continuare a sperare nel Surprise al centro dell'Oceano Pacifico, in piena navigazione verso Auckland.
Tutto quello che potevamo fare è stato fatto e non possiamo che starcene ad aspettare le novità.
Anche Nicolò, da Castiglione, ci comunica le sue conclusioni: Surprise senz'altro ha avuto qualche guaio, questo il suo istinto di marinaio glielo suggerisce inequivocabilmente. Ma è a galla e arriverà in Nuova Zelanda... e questo glielo suggerisce il suo istinto di poeta.
Ad ogni buon conto ci dà le basi per un calcolo circa la data nuova in cui dovremo aspettare il Surprise ad Auckland, un
Surprise che ormai non può più mantenere la velocità iniziale, valutata su una attrezzatura perfettamente efficiente. Il dato più importante per realizzarlo lo tiriamo fuori dalla OSTAR. Calcoliamo cioè quale è stata la velocità minima fatta dal Surprise in questa regata dei solitari del '72, dopo che Ambrogio perse il timone ed ebbe delle avarie serie alle manovre e al boma.
Una ricerca, nella quale interviene anche qualche amico più portato al calcolo, ci dà due nodi e mezzo.
Il Surprise anche in condizioni di grave menomazione e con velatura di fortuna farà sempre due nodi e mezzo, quindi potrebbe arrivare in Nuova Zelanda anche verso la fine di marzo e cioè 10/12 giorni dopo il previsto.
Dopo tale data...
La famiglia di Ambrogio in questo periodo viene messa al corrente di tutti i dubbi che si sono formati intorno a queste notizie ed a questi messaggi risultati peraltro inattendibili, ed è da loro che ci

viene l'aiuto maggiore per sperare e aver fiducia che tutto vada bene. La signora Alma e Maria Teresa non si allarmano e il loro discorso è solo fatto di fede e di convinzione nella buona stella di Ambrogio. A dire il vero, spesse volte siamo noi che riusciamo ad essere più tranquilli dopo una loro telefonata.
E i radioamatori che non hanno smesso di chiamare 12 NSF Surprise tutti i giorni?
Si sono convinti che è bene aspettare.
Aldo, Enrico e Francesco, che si alternano all'emittente di Radio Roma RCS, ogni sera sentono che non ci sono novità dalle stazioni degli "hams" ancora presenti per questo 12 NSF che si è volatilizzato nel Pacifico.
Franco CE 3 VN entra verso i primi di marzo con una felicissima trovata che terrà impegnati tutti per più di un mese. Questo Franco è un italiano che si è trasferito in Cile, dove risiede da molti anni a Santiago. La sua stazione è molto potente, con probabili due kilowatt di amplificatore e arriva così benissimo in Italia.
Franco è stato uno dei volonterosi che sono arrivati, a costo di duri sacrifici, a dare una mano ai superstiti dell'aereo cileno
che ebbe a sperdersi sulle Alpi Andine nel 1970, i cui giovani sopravvissuti dovettero cibarsi di carne umana per sopravvivere.
A quell'epoca il parapsicologo belga Croizet junior fu mobilitato per la ricerca del relitto dell'aereo e anche in Cile non mancarono veggenti, meno celebri ma più vicini, che riuscirono più ? meno a dare indicazioni per ritrovare il relitto e recuperare i superstiti. Nel complesso le loro indicazioni si dimostrarono abbastanza vicine al vero. Franco di Santiago si mette alle costole di una di queste persone; una donna, la signora Bianca, che risiede nella stessa sua città, interessandola alla vicenda del Surprise. Così sempre via radio, arrivano dal Cile i responsi della signora che nel sonno riesce ad accostarsi al Surprise in mezzo al Pacifico e a conversare con il nostro navigatore. Tutte le stazioni radio sono ancora in attività per

le ricerche del Surprise e per regola radiantistica anche Bruno ha diritto a parlare quando nella ruota capiti il suo turno. Ascoltiamo tutti, con pazienza e sorridendo, l'inserimento anche della parapsicologia in questa storia; ascoltiamo Bruno che ci parla della sua "maga", dei sogni e del Surprise che viene seguito dalla signora cilena.
Piano piano le stazioni si abituano ad entrare in frequenza per sentire dal Cile «cosa dice oggi la maga», la cosa si dimostra positiva in quanto riesce a tenere tutti tranquilli ed intenti a decifrare i messaggi che Ambrogio ci manda ora attraverso la signora. Stiamo al gioco e trascriviamo pazientemente ogni giorno i rebus che ci arrivano. Ambrogio, dice la signora, ha un caratteraccio e evidentemente non tollera di notte l'intrusione della signora stessa sul Surprise.
La signora dice tra l'altro di essere stata pesantemente insultata e se ne duole. Alla fine sembra abbiano fatto pace !
Ambrogio passa strane coordinate a base di nadir e addirittura di stella polare... ! Ad esempio il messaggio del 24 e 25 febbraio dice testualmente : « Ambrogio ha passato una noche muj larga. Tiene problemi con l'orologio e con l'orario! Risente di disturbi gastrici dall'aver consumato bevande guastate quando era all'altezza del canale del sud [da parte nostra viene interpretato come Stretto di Drake] ». Dice la signora che
Ambrogio è affetto pertanto da una malattia che chiama « coilenitis », così ci viene trasmesso (sarà "colite", perbacco !), seguono strane parole e numeri che dovrebbero essere le coordinate per noi. La signora si scusa, dice che non riesce a penetrare bene nella mente del nostro Ambrogio perché « tiene un caratere muj fuerte ». La storia va avanti e serve a tenere occupata la mente anche a noi e a stemperare un poco le preoccupazioni mentre attendiamo di vedere come va a finire questo silenzio. La stampa si è svegliata. Da tempo l'impresa del Surprise non compare più sui giornali (da due mesi),

neanche negli "Appunti".
I capi servizio vogliono sapere qualcosa del Surprise che sembra si sia volatilizzato. I calcoli li sanno fare tutti; la barca e Fogar dovrebbero già essere arrivati in Australia. Con il Presidente della Lega Navale di Milano mi trovo a dover valutare onestamente tutta la situazione che si è maturata in questi due mesi.
Dopo il 4 febbraio nessuna notizia del Surprise, anche tutti gli altri dati assolutamente inattendibili non ci hanno fatto fare un passo avanti da quel punto di coordinate, dove l'abbiamo lasciato. Pur avendo atteso il Surprise in Australia (siamo già agli inizi di aprile), dobbiamo ammettere che potrebbe essere accaduto qualcosa proprio il giorno 4 febbraio, quando abbiamo ricevuto l'ultimo messaggio.
Comunque diamo all'Ansa un comunicato definitivo che verrà ripreso ampiamente dai giornali. In sostanza viene riportato questo: data prevista dell'arrivo del Surprise in Nuova Zelanda, il 22 marzo. Considerando gli imprevisti possibili in una navigazione tanto lunga, siamo ancora nella tabella di marcia ai primi di aprile. Il giorno 10 di questo mese (aprile) ove non si dovessero avere notizie riguardanti Ambrogio Fogar e la sua imbarcazione, ci sarebbe motivo per nutrire gravi e serie preoccupazioni.
francamente non ci pentiamo di avere fatto risparmiare due mesi di ansie e di preoccupazioni a tutti.
Nel frattempo gli "hams", pur continuando a sentire «cosa dice la maga» hanno collegato alcune stazioni neozelandesi e hanno affidato loro il compito di restare in ascolto sulle due
frequenze note, per eventuali messaggi del Surprise in quella zona. Tra l'altro i Circoli velici della Nuova Zelanda si stanno interessando all'impresa italiana. Beppe Croce ha scritto all'amico Arthur Baldwin dello New Zealand Yacht Club di Auckland e gli ha affidato il compito di accogliere e aiutare Ambrogio. Baldwin già dai primi di marzo attende il nostro navigatore e dopo il quindici

comincerà a volerne sapere di più. Lo mettiamo in contatto con la catena dei radioamatori e spesso viene in radio a salutare e a sentire se ci sono novità. Pure noi gliene chiediamo, ma anche di là non sanno nulla del Surprise. Non stanno però con le mani in mano e verso il 25 marzo il Surprise viene cercato nella zona del Pacifico prospiciente la Nuova Zelanda, particolarmente sopra il 38° parallelo. Auckland è alla latitudine del 37°. Tanto le navi che gli aerei della zona vengono pregati di dare avviso se vedranno una barca con bandiera italiana. Ad Auckland il compito di collegare ogni giorno il Cile e il Venezuela e precisamente Bruno e Raoul, che, pazientemente viste le differenze di orario (ci sono tredici ore di scarto tra noi e loro), faranno successivamente da ponte con l'Italia, se lo assume Den Burrage, con stazione radio neozelandese che lavora con nominativo ZL 1 BAK, espertissimo "ham", diventerà presto uno dei numi tutelari del Surprise. Den passa le richieste di ricerca, con descrizione della barca alla nostra rappresentanza consolare e al commodoro Baldwin che metteranno in moto Guardia Costiera e navi, per il richiesto "look-out".
È il momento in cui la storia del Surprise fa davvero, in aria, il giro del globo. Dalla Nuova Zelanda per est arriva in Cile e in Venezuela e sempre per est a Roma e Milano. La signora Bianca il 26 vuole a tutti i costi che ci venga mandato un suo messaggio. «Ambrogio stanotte era in vena di confidenze e ha dato una posizione del Surprise : 175°56' ovest — 39° sud. »
Brava la signora che comincia a capirne qualcosa anche di coordinate! Potrebbero senz'altro andare bene! Sono a 550 miglia da Auckland. L'abbiamo controllato dopo l'arrivo di Ambrogio e più ? meno erano quelle giuste di quel giorno. Il messaggio continua e dice che Ambrogio è stato molto preso per lavori all'interno della barca (e anche questo potrebbe andare considerando che ha dovuto alleggerirla di acqua per più di quindici giorni). La signora conclude che ora trova meno

resistenza, durante le sue visite notturne sul Surprise, in questo « senor muy magro » e riesce a capirlo meglio di prima.
Siamo ai primi di aprile e la data che abbiamo passata come quella del giusto arrivo del Surprise è già scaduta da molti giorni. Siamo in quella segnalata "come ancora possibile" e stiamo andando verso il 10 del mese dopo il quale francamente dovremmo allarmarci seriamente. Ad ogni buon conto facciamo i nostri passi a Roma per sapere se possiamo chiedere delle ricerche ufficiali a mezzo dell'Aeronautica statunitense; qualcosa di più del semplice "look-out" che ci hanno promesso e che ci stanno dando gli australiani. Sempre ufficialmente ci viene comunicato che ci verrà data risposta in settimana.
Intanto la signora Bianca, siamo al 3 di aprile, fa arrivare un ultimo messaggio: questa volta Ambrogio è in vista di terra. Riproduco il messaggio come ci viene dato: «Oggi 3 aprile H)74, ore 14,15 GMT il Surprise è davanti all'isola di Greenville del gruppo delle Gwendolyn. Ambrogio è molto affaticato anche perché sono molte notti che la barca è piena d'acqua e procede faticosamente verso terra con l'alberatura e le vele che hanno subito gravissime avarie. Continuano i disturbi intestinali di Ambrogio, comunque » dice la signora, e conclude: « Tra due giorni il Surprise sarà a terra».
Vado a vedere questa posizione e non trovo nulla di queste Isole sulle carte di cui disponiamo.
Cerchiamo più specificamente su altre pubblicazioni : nulla ! Neanche al consolato australiano non ne sanno nulla. Isola ed arcipelago non sono mai esistite! E così per dovere di cortesia, dopo aver ringraziato per tutto l'aiuto datoci, (è stato un vero aiuto perché ha tenuto impegnate e tranquille molte persone per quasi un mese) lasciamo la signora Bianca ai suoi sogni e. alla scoperta delle sue nuove isole e cerchiamo di fare qualcosa per Ambrogio e per il suo Surprise.
Da Roma ci rispondono circa le ricerche ufficiali, che abbiamo

sollecitate. L'amico Berlati ci passa la risposta della Coast Cinard del Pacifico e della Aeronautica statunitense.
Possibile una ricerca nel Pacifico nella zona dal 35° al 38° parallelo, agli aerei della Coast Guard verrà passato avviso della necessità nostra di sapere qualcosa di questa barchetta a vela.
Trasmettiamo per l'ultima volta tramite il Ministero degli Esteri le caratteristiche del Surprise viste dall'alto e dal lato, il colore, il numero velico, e tutto quanto possa far riconoscere la barca o qualsiasi parte di essa venga ritrovata. Non dimentichiamo nulla, neanche la minuziosa descrizione della protesi dentaria di Ambrogio...
Il giorno 8 aprile alle 4,15 del mattino al telefono di casa una voce: « Hallo, Signore. Una telefonata da Auckland. Lei paga? ». « Pronto, Ambrogio! Sei tu? ». « Ciao, anche questa volta ce l'abbiamo fatta ». La voce è solo un po' rotta e decisamente emozionata e il nostro colloquio continua così. « Dunque da quando ci siamo lasciati, il 4 febbraio, ti ricordi, la pressione era 978; il giorno dopo cala ancora, le onde frangevano su un fronte di 150 metri... »
E il racconto, dal silenzio radio di Ambrogio in poi, continua e si completa.
Sono passati 3 giorni e sappiamo da Den, ZL 1 BAK, che Ambrogio si è incontrato con il commodoro Baldwin e con gli amici che l'aspettavano in Australia. Sappiamo che sta bene e la barca molto provata dal Pacifico è arrivata in condizioni tali da richiedere importanti e costosissime riparazioni. Il giorno dopo Ambrogio ci dà l'elenco dei danni e la descrizione di un assieme di lavori che occorrono affinché la barca possa ripartire da Auckland. Le spese da sostenere sono tali da dover prendere in esame anche per un momento la eventualità di consigliare il navigatore a rinunciare all'impresa ed a rientrare. Ambrogio è partito solo con il capitale della sua barca e con quello che è riuscito a caricarvi per il viaggio.

Non era prevista da parte di nessuno la possibilità di intervenire in maniera così importante come quella che risulta dal preventivo del cantiere P. Vos Ltd di Auckland.
La Lega Navale e il Coni arrivano in tempo. Si fanno garanti presso questo cantiere per tutte le riparazioni e tutte le spese occorrenti per mettere in perfetta efficienza l'imbarcazione. Qualche amico dà una mano anche dall'Italia. Filippo e Umberto, da Milano, Jole da Roma e altri. Chi può fa un piacere a Maria Teresa che va a raggiungere il marito in Australia e che porta con sé i fondi per le spese più urgenti.
Surprise rimesso a nuovo esce dal cantiere Vos il mattino del 5 maggio. Per radio Den ci descrive l'Ambrogio che se ne va per la baia provando la barca. Il buco fatto dalla balena è un ricordo e ora lo scafo è liscio e bianco come prima. Surprise si prepara a un altro Oceano, forse anche a due.
Den Burrage, ZL 1 BAK, si è nominato coordinatore dei collegamenti radio in Nuova Zelanda e Australia; il giorno 11 maggio, quando Surprise lascia Auckland, ha un nuovo ricetrasmettitore Swan SS 200 e un'antenna Hustler nuova. Den con l'aiuto di ZL 1 AQE ha fatto un buon lavoro.
Ambrogio lascia anche in Nuova Zelanda molti amici. I radioamatori si passano le consegne : « It is necessary to take down his position daily, wind speed and if possible course and weather». Così ancora una volta sapremo giorno per giorno del Surprise.
Purtroppo nel mare di Tasmania le comunicazioni possono avvenire solo tra gli australiani e il Surprise, mentre resta impossibile per i neozelandesi parlare in diretta. Comunque giornalmente dall'Australia i dati arrivano in Nuova Zelanda, da qui in Columbia, poi sino a noi.
Den Burrage dopo la partenza si è messo in radio e ha descritto il Surprise che se ne va salutato da più di un centinaio di persone tra le quali, oltre al console italiano, ci sono molti c cu nazionali.

Ambrogio passa per la seconda volta accanto all'isola di Kangitoto, il vulcano spento simbolo un poco di questa lunga Nuova Zelanda, baluardo del Mar di Tasmania all'immensità del Pacifico. Il faro bianco del vulcano è lo stesso che Surprise ha avvistato l'8 aprile al termine di due mesi in cui tante cose imprevedibili erano accadute. Il Surprise è partito con tempo buono e anche per i giorni che seguiranno le novità non saranno molte. Il commodoro Baldwin, al quale noi italiani abbiamo chiesto tutta l'assistenza per Ambrogio in terra australiana, ha fatto miracoli. Anche più di quello che avremmo osato sperare. Ha trovato in breve tempo un cantiere per le riparazioni, ha guidato Ambrogio nelle laboriose e conseguenti trattative e nei necessari atti con le autorità locali e anche se l'inglese di Ambrogio
è notevolmente migliorato e arricchito dopo le tante conversazioni avute per radio con "hams" di altri paesi, ha trovato nell'aiuto di Baldwin, molte volte, la chiave per risolvere le complesse ricerche di particolari accessori necessari al completamento del Surprise.
È riuscito perfino a buttar via, di nascosto da Ambrogio, tutto lo scatolame e le provviste che potevano essersi avariate nel lungo viaggio dall'Italia alla Nuova Zelanda.
E ciò senza ascoltare le proteste del proprietario delle scatolette che non dimenticava i grossi impegni economici che si stavano accumulando ad Auckland.
In Italia anche l'impresa del Surprise ha avuto il suo momento di celebrità. Capo Horn e la balena fanno parte dei commenti di molta gente che prima non si è mai occupata di mare. Qualche perplessità comunque nell'ambiente nautico per la balena! Personaggio che molte volte è comparso nella storia della navigazione da diporto, ma che, escluso un caso nel '72 quando affondò uno scafo durante una Città del Capo-Rio, non è mai divenuta, come questa volta, la protagonista.
Le discussioni che ha provocato la balena sono state innumerevoli

e una certa maligna curiosità del pubblico non si è acquietata sino a quando non siamo riusciti a distribuire alle agenzie di stampa una serie di fotografie della falla che risultava, a riparazione iniziata, veramente imponente.
Den ci da notizia del passaggio avvenuto a Nord Cape. L'estremità settentrionale della Nuova Zelanda. Surprise lascia a poppa con l'isola dei Tre Re, la Nuova Zelanda e si mette con la prua sullo stretto di Bass. Ambrogio fa i suoi calcoli e ci mette al corrente di ritenere probabile il suo passaggio dello stretto per il 20 di maggio.
La traversata non è molto seguita nel periodo dal 13 al 21 di questo mese in quanto le condizioni del mare e della navigazione non presentano novità o fasi eccezionali.
Sappiamo di un collegamento radio con la motonave italiana Galileo Galilei e dei saluti che comandante e ufficiali fanno al navigatore.
Inizia in questo periodo il lavoro preziosissimo di un radioamatore colombiano. È Ivano-H 4 DEG.
Comincia a seguire la cosa verso il 25-26 di maggio, quando il Surprise è alle prese con le grane della costa australiana. I guai hanno inizio qualche giorno prima, quando la situazione meteorologica va lentamente evolvendosi sino a che, verso il 26, una eccezionale bassa pressione centrata su Sydney (mai vista per la verità) e una alta al largo della Tasmania, altrettanto importante, apporteranno gravissimi danni a tutta la costa della Nuova Galles del Sud. Naturalmente, nel punto esatto dove scoppia questa lite tra alte e basse si trova Surprise : dagli amici "hams" sappiamo solo che in zona c'è vento sino a 80 nodi e che tra l'altro tutta la costa di S-E è disastrata. Molte antenne, tra l'altro, volano via, comprese quelle dei radioamatori facendo restare in panne molte delle loro stazioni e naturalmente le notizie per noi.
Ambrogio, che come è noto, se la passò molto male, (essere in acqua e veder rotolare il Surprise non si sta bene) "deve"

comunque atterrare e dato che non ha carte particolareggiate della zona sceglie, per non sbagliare, il centro più grosso della costa che è Sydney. In quella località si presenta e viene portato in banchina dalla Coast Guard australiana che era stata avvisata da un aereo mandato precedentemente a vedere cosa succedeva a questa barchetta a vela che i radioamatori avevano segnalato a circa 50 miglia dalla costa.
La permanenza a Sydney del Surprise è di appena 10 giorni. Passato il primo momento di curiosità della stampa e la confusione che a bordo hanno fatto i fotografi, il Surprise, dopo le avventure nel Tasman, è diventato interessante perché qualche grossa nave nella stessa zona, durante la tempesta del 25, ha subito seri danni o addirittura è naufragata. Soddisfatta anche la curiosità della polizia del porto, Ambrogio viene lasciato libero di vedere un poco come riparare i danni.
Viene ormeggiato alla banchina dello Yachting Club di Rushcutter Bay.
Amici, Ambrogio, ne trova anche lì, e tanti. Tra l'altro
appare subito l'angelo custode australiano nella figura di Paddy Penton che, collegato con Arthur Baldwin da Auckland, provvederà alle necessità del Surprise durante la permanenza nel porto australiano. Il mondo della vela si rivela un'altra volta una grande, cordiale famiglia che, quando è necessario, non
si tira indietro per dare una mano ad un velista che abbisogna di assistenza. Due yachtmen, Malcolm Clark e Bob Brown, danno una mano a mettere a posto la barca che è arrivata a Rushcutter Bay in disordine.
All'interno del quadrato i fotografi dei quotidiani, al mattino dell'arrivo hanno scattato su un panorama di coperte, libri, pentole, scatolette e cavi che formano un unico e compatto ammasso di cose bagnate, ammucchiate per lo spessore di un metro sul pagliolo, unica cosa che si salva in questo antro umido è un salame rimasto

appeso a un tientibene. Tutti i giornali del mattino utilizzano logicamente questa immagine di « Ambrogio and his only surviving salami »...
Arrivano altri amici tra cui il vice console di Sydney, Mott, e altri italiani. Non manca il radioamatore che prenderà in cura l'apparato trasmittente che dopo il capovolgimento è entrato in avaria.
ZL 1 BAK Den Burrage, l'uomo della radio di Auckland, che ha seguito il Surprise nel Tasman, ha già fatto trovare pronti in banchina, pinza, cacciavite e saldatore a pile acceso, Gii Boyle della A.W.A. (la locale associazione radioamatori) il quale smonta completamente l'antenna e dalla coperta segue i cavi che portano al transceiver. Tutto viene pulito, asciugato e siliconato e l'apparato diventa efficiente come prima. Viene fatto un controllo con collegamento in 15 mt. con una stazione di Melbourne. Tutto bene. La voce di Surprise è ancora attiva e pronta per un altro Oceano oppure...
Ambrogio sta bene e ha recuperato della fatica dei giorni di tempesta. La sosta di Sydney, quando già era riuscito ad abbandonare ad Auckland le abitudini della vita a terra, da questo punto di vista è piuttosto negativa.
Dovrà convincersi da capo che è necessario ripartire, il suo viaggio è arrivato a un punto critico : concluso per la metà con il risultato positivo di un Capo Horn e di un Pacifico vede adesso, ad w, ancora 8000 miglia per un altro appuntamento difficile, quello che lo attende al Capo di Buona Speranza.
Ambrogio sente che questa impresa deve pagarla in modo totale sia con l'anima che con il corpo. Sydney è bella, gli amici sono gentili e simpatici, ma deve continuare malgrado il ritardo, l'inverno e la preoccupazione delle importanti spese che ad
Auckland si sono dovute affrontare e che prima o poi bisognerà pur pagare.
« Io non sono un solitario e sono spesso anche triste ». « Voglio

gente attorno a me che mi faccia sentire più felice ». « Questi brevi giorni a Sydney voglio viverli assieme a voi, amici ! ». È un discorso che qualcuno ci riferisce per radio, chiedendocene con perplessità il significato.
È vero, rispondiamo. Ambrogio non è in fondo un solitario; è un uomo come noi. Poi il discorso per radio si fa difficile e preferiamo non dare spiegazioni che forse non potrebbero essere capite. La decisione di Ambrogio di fare lo stretto di Torres è maturata in questa breve permanenza. Neanche nelle telefonate fatte a Milano e in qualche collegamento radio diretto da Sydney ha fatto parola di questa sua decisione. La rotta sud che passando per lo stretto di Bass lo avrebbe portato a Cape Leeuwin e alla traversata dell'Indiano a una latitudine media dei 35/38° è dura e lo diventerebbe ancora di più con altri 10-12 giorni perduti tra tempesta del 25, atterraggio, sosta e ritorno a Cape Hove. Il Torres, con tutti i suoi incerti, specialmente per un solitario che ha fretta... non è meno impegnativo; ma perlomeno promette di essere più caldo. La soluzione più logica resta quindi Nord.
Il giorno 5 giugno alle ore 10,15 Surprise lascia Sydney. Ambrogio è passato da un grosso fornitore di carte nautiche e visto che non riusciva a fare un cambio con tutte quelle dellAustralia meridionale, ha dovuto farsi garantire dall'amico Penton circa l'acquisto di un bel mucchio di carte in dettaglio dri 2.000 km. di Barriera Corallina dello stretto di Torres, Arali uà e Timor che attendono il Surprise.
Noi dall'Italia cominciamo a sentirlo qualche giorno dopo per radio e precisamente non appena si è allontanato alquanto dalla costa. Verso il 13 giugno inizia ad avere sulla dritta la famosa Barriera. Da quel momento sarà una navigazione abbastanza impegnata, che lo porterà, all'interno della barriera stessa, sino allo stretto di Torres. La navigazione si alternerà
con i frequenti ancoraggi notturni, con l'attenta osservazione dei fari che guidano la navigazione e con numerose visite in testa

d'albero per vedere come veramente vanno le cose sul fondo. In Italia la stampa si è un poco dimenticata di Ambrogio. Inizia il periodo estivo e la situazione economica preoccupa permanentemente il paese. I giornalisti telefonano poco, sono impegnati in trasferte e, con alla schiena il pungolo dei capi-servizio che vogliono sempre qualcosa di nuovo e importante per gli altri sport, hanno dimenticato Surprise che, a otto chilometri all'ora, sta facendosi il giro del mondo.
La sua impresa interessa solo quando viene segnalato qualcosa di clamoroso che capita alla barchetta del nostro amico.
Ben venga quindi un capovolgimento, un'altra balena: ma la barriera — con il tagliente corallo e la navigazione pericolosa che sta facendo Surprise non riesce ad interessare eccessivamente.
Il mattino del 9 giugno, su uno specchio di mare grigio, in una giornata che ci ha rifiutato il sole, alle ore 10 nel Tigullio, dietro il monte di Portofino, si cominciano ad intrawedere alcune vele. Prendono forma tre spinnaker che avanzano verso una flottiglia di 100 e più barche a vela che vanno loro incontro con alla testa la nave scuola della M. M. Italiana, Amerigo Vespucci. È il rientro in Italia di Guia, CS&RB, Tauranga, i tre scafi italiani che hanno partecipato alla regata a vela attorno al mondo.
Il piazzamento italiano è stato onorevole e il loro successo si unisce idealmente in quel momento all'impresa che il Surprise sta compiendo lontano alle prese con il Mar dei Coralli.
Giorgio Falck, Erik Pascoli e Doi Malingri, diventano i protagonisti di un nuovo interesse per la vela da parte del grosso pubblico e saranno loro a ricordare a tutti l'impresa di Ambrogio.
Gli amici "hams" che lavorano in questo periodo con il Surprise sono il colombiano Ivano di Medellin assieme alla nostra stazione di Roma Radio, che con la sua potenza questa volta arriva bene sino laggiù.
14 giugno - 21°40' s - 150° E - Barriera Corallina.

16 giugno - 18" s -146° 20'E vento da Sud 15 nodi -sta bene — il Surprise cerca posto sicuro e ridossato per ancorarsi. Ha avuto nella notte una burrasca e ha riportato qualche avaria alle vele.
18 giugno - 16°45' s - 145° E - sempre la barriera, ancora mare, ancora tempo perturbato.
20-21-22 giugno — Surprise non risponde né a Roma né alla Columbia, né agli australiani.
Il 25 giugno Surprise ricompare in frequenza.
Si lavora sempre sui 14.125 MH.. Sappiamo che Ambrogio si è ancorato in un anfratto nella zona di Capo Melville ; i giorni passati sono stati molto duri. Surprise ha dovuto combattere con una lunga burrasca di parecchi giorni; il mare frange in modo pauroso fra i banchi e le scogliere di corallo e forse il navigatore avrebbe preferito essere al largo e in mare aperto.
Ambrogio comunque è in zona Capo York, l'estremità settentrionale del Queensland dal 25 al 30 di giugno.
Il 28 di giugno parla con HC2VL - Giovanni di Guayaquil nell'Ecuador al quale manda un messaggio per l'Italia.
Il 30 Surprise è al Torres. « Tutto ok » dice il messaggio. « Vento 10 nodi da SE; passaggio nel Prince of Wales Channel - isola di Wednesday e Hannon a sinistra ». Ha scelto questo passo tra quelli possibili nel difficilissimo stretto perché anche di notte tre o quattro fari con i loro settori liberi potranno guidarlo bene. E finalmente il 1° di luglio Surprise passata Booby Island entra nel mare di Arafura e comincia ad accumulare molte miglia al giorno.
Dice il messaggio dell'1/7: « Navigo a tutta tela; oggi 175 miglia realizzate nelle 24 ore; la paura dello Stretto, delle correnti e dei pericoli è cessata; sono molto contento».
Il Surprise con gli alisei di SE viene spinto verso l'Africa.
Il 7 agosto inizia uno dei periodi più interessanti, sia dal punto di vista tecnico che da quello umano, della storia dei collegamenti radio tra Italia e il Surprise.

Dato che la barca nell'Oceano Indiano comincia ad allontanarsi dall'Australia che è a poppa, Ambrogio deve ora cercare dì collegare l'Africa che ha davanti alla prua e ciò per potere stabilire il solito ponte che gli permetterà di dare notizie sicure sulla sua posizione e del suo avvicinamento al Capo di Buona Speranza. Con ciò non si creda che australiani e neozelandesi
non possano captare le emissioni di Surprise: ma da Milano cerco di convincere Ambrogio a utilizzare stazioni che siano in Africa, dato che in tutto il continente ce ne sono di potentissime, delle quali numerose in lingua italiana, in buone condizioni di ascolto e di emissione.
Esse potranno cosi darci ancora una mano per il ponte tra Surprise e noi perché la posizione di questi radioamatori, a metà strada tra il Mediterraneo e l'Oceano Indiano, avvantaggerà la rapidità e la chiarezza dei collegamenti.
Si costituisce così una pattuglia di 8-10 stazioni che vivranno nel modo più intenso e fraterno le nostre vicende del Surprise; dal 10 agosto, sino al 10 di ottobre quando la ricetrasmittente di Ambrogio entrerà in avaria.
La più potente di queste emittenti, quella cioè con un maggior numero di kilowatt in stazione e una posizione invidiabile è quella di ET 3 zu di Asmara.
Il suo operatore, Aldo, tecnico elettronico valentissimo, è in Eritrea da molti anni; la sua voce, dalla spiccata cadenza siciliana, il suo modo di operare con disinvoltura e competenza, ne fanno da anni forse la stazione più conosciuta dai radioamatori in lingua italiana che operano dall'Italia verso il Sud.
Alla partenza del Surprise, quando si erano prese in considerazione le possibilità di trovare stazioni efficienti e presenti che avrebbero potuto fare da ponte con l'Italia, appunto per il tratto dell'Atlantico e dell'Oceano Indiano, si era tenuto conto dell'intervento di Aldo, che avremmo potuto incaricare del coordinamento e di collegare

tutte le altre stazioni presenti con Ambrogio.
Per il passaggio del Capo di Buona Speranza e per organizzare un rifornimento a Città del Capo la loro opera sarà preziosissima.
15 BNT - Benito, a Fucecchio, in una posizione ottima e priva di disturbi.
15 GLB, a Castiglione della Pescaia, che fa venire spesso in radio gli uomini del cantiere che hanno costruito il Surprise non solo per salutare il navigatore ma anche per fornirgli consigli relativi alle riparazioni della barca.
18 WNF, Franco, a Sala Consilina, un grazioso paese del salernitano a 600 metri sul livello del mare. Con i suoi 73 anni l'operatore Franco sarà spesso vicino ad Ambrogio con l'affetto di un padre.
15 DWH, Renzo, la cui antenna svetta su un albergo in Liguria nel Golfo di Alassio, ha davanti solo il mare e non risente dei disturbi radioelettrici.
FL 8 EP, Emo, italiano di Gibuti, un "padroncino" di battelli turistici, che opera molto bene dalle coste africane sia verso l'Oceano Indiano che verso il Mediterraneo.
9j 2 JD, Giovanni, altro italiano residente nello Zambia, affiancato da una seconda operatrice, la moglie Maria; saranno sempre presenti a tutti gli appuntamenti con Ambrogio.
7Q 7 LB, Luigi, italiano residente nel Malawi e in ottima posizione per il collegamento con Surprise specialmente nel tratto di risalita dell'Oceano Atlantico.
Questi che abbiamo citato saranno i migliori amici del Surprise dall'Oceano Atlantico sino al rientro a casa.
Surprise ha una navigazione nell'Oceano Indiano regolarissima e meravigliosamente rapida. Riesce a realizzare medie di 160 miglia nelle 24 ore. Tra Ambrogio e me inizia verso il mese di luglio un dialogo in merito al suo arrivo. Personalmente ritengo che per il saluto di tutto un pubblico di velisti che ha cominciato ad ammirare

e a conoscere l'impresa, la località più adatta sia Genova e possibilmente durante una grande manifestazione come quella del Salone Nautico Internazionale che il 19 di ottobre vede l'apertura della sua 13° edizione.
Questo è il mio consiglio, in quanto credo di interpretare il desiderio di molti amici di Ambrogio e di molte autorità della vela sportiva, che vorrebbero poter organizzare nel migliore dei modi i festeggiamenti. La vicinanza della città ligure con Milano, che darebbe senz'altro garanzia di un gran numero di presenti, ha senz'altro influenzato il mio progetto. Tra l'altro le date corrispondono e se la navigazione dovesse svolgersi regolarmente il Surprise dovrebbe farcela proprio per il 25-28 ottobre, chiusura della manifestazione.
Per tutto l'Oceano Indiano questo discorso prosegue, ma con scarsa fortuna per il mio desiderio "ligure". Ambrogio vuole terminare il suo viaggio a Castiglione della Pescaia, da dove e partito, e dove qualcuno veramente amico, pochissime persone di cui ricorda il volto e il nome, si è recato a salutarlo il 1° novembre.
« Non voglio tradire l'amicizia e la speranza di quelli di Castiglione che mi considerano uno dei loro, mi sento legato a questo piccolo porto maremmano dove sono arrivato un po' di anni fa per caso e dove ho scoperto tranquilla e bellissima una barca che si chiamava Surprise e alla quale oggi ho affidato il mio destino. Qualsiasi cosa capitasse rientreremo a Castiglione. »
Non potendolo fare in diretta rispondo a mezzo Enrico-Roma : « Roger, comprese ragioni stop resta eliminato progetto Genova stop avviso amici Castiglione ».
Anche luglio è finito e inizia l'agosto. Mi trattengo a Milano perché so che tra poco Ambrogio avrà bisogno di me. Non posso che rammaricarmi che si sia capitati proprio nel periodo delle mie ferie. Per radio, fuori orario dall'appuntamento con le altre stazioni, pesco ET 3 zu Aldo ad Asmara ed I 0 RCS Enrico a Roma, siamo

verso il 6 di agosto mentre Surprise, all'altezza delle Isole della Réunion, sta per terminare la traversata dell'Oceano Indiano. Comincio a preparare questi amici perché so che il Capo di Buona Speranza per Ambrogio sarà un osso duro.
Già alla partenza dalla Nuova Zelanda avevamo pensato anche a uno scalo nel continente africano con un punto di assistenza garantito per qualsiasi evenienza prima del passaggio del Capo.
Questo era giustificato anche dal fatto che a quell'epoca Surprise era diretto allo stretto di Bass per la traversata dell'Indiano a latitudine piuttosto impegnativa come quella meridionale. Avevamo avvisato Ambrogio e addirittura deciso di segnalargli Porth Elizabeth a trecento miglia dal Capo. In questo centro c'era qualche amico che aveva promesso di dare una mano.
Con l'aiuto degli "hams" di Nuova Zelanda entriamo in contatto con zs6 DN; Dave Larsen di Pretoria, Sud Africa, ottimo amico che darà molte ore del suo sonno e avrà una sua parte nella storia di Surprise.
Den fornirà ogni giorno ad Ambrogio le informazioni meteorologiche ottenute dalla cortesia degli operatori del Weather Bureau sulla evoluzione del tempo nella zona delle secche delle Agulhas.
L'amico Den Burrage da Auckland è sempre presente anche nei collegamenti dell'Oceano Indiano, purtroppo nei sei mesi di continuo e ininterrotto lavoro, la sua stazione, eccessivamente utilizzata, "va arrosto".
Ora ha passato le consegne a Gus - ZL 1 RO - che ogni giorno alle 04.30 e 05.30 GMT sarà in radio per il collegamento con l'Africa e per sentire le novità di Ambrogio. Tra il 9 e il 12 agosto la navigazione comincia a risentire delle correnti e del tempo del Madagascar che si trova sulla dritta a meno di 200 miglia. Il 12 Surprise è alla cappa.
Renzo - 15 HBW, che è velista, spiega a tutti, sudafricani compresi,

cosa voglia dire la parola "cappa" e in questo gli da man forte Roger, un radioamatore dell'isola Réunion FR 7 AE, che si è inserito da poco nella ruota.
Il 13 festa grande sul Surprise: è il compleanno di Ambrogio; nel nutrito programma preparato per il collegamento radio, c'è un'apertura alle 07,00 GMT con il canto augurale di una bambinetta di una stazione africana, Happy birthday, poi una serie di messaggi di tutti gli amici e parenti. Anche la voce della mamma di Ambrogio arriva al Surprise.
Nel programma della sera invece c'è anche il brindisi con vero champagne ed è abbastanza curioso sentire i tappi delle bottiglie che saltano contemporaneamente in Italia, in Nuova Zelanda, in Africa e sul Surprise.
E dopo la festa comincia il tempo di battaglia e di impegno per Ambrogio; si avvicina il Capo di Buona Speranza; che' non sarà certo guadagnato con facilità.
Il Surprise punta su East London, le cui luci vengono avvistate il giorno 20 agosto. Finalmente anche l'Oceano Indiano è a poppa ed è stato benevolo e amico. Purtroppo la sua collera l'ha riservata per i colleghi di Ambrogio, quelli della regata del giro del mondo che qualche mese prima, a latitudini più meridionali, hanno trovato qui la tappa più dura della loro regata ed hanno dovuto pagare un pedaggio doloroso.
Surprise comunque non ha necessità di far scalo in Sud Africa e tenterà di passare il Capo all'interno delle secche delle Agulhas - rotta difficile ma non impossibile se il tempo è docile e il vento a favore: e questo viene confermato da Ambrogio. L'ambizione di realizzare una tappa di 18.000 e più miglia, da Sydney all'Italia, è comprensibile che sia nei suoi disegni ed è un primato che gli eviterà uno scalo, dove tra tanti amici e un brevissimo contatto con la vita di terra, sarebbe più duro e pericoloso ripartire.
Invito Ambrogio a fare un po' di conti con la scorta di carburante e

con la cambusa per vedere se è necessario un rifornimento, che penso di poter organizzare al largo di Città del Capo.
Da Aldo-ET3zu, che con tutti gli altri "hams" ha trasmesso il messaggio, arriva la conferma della nota dei viveri e del carburante, che Ambrogio desidererebbe imbarcare, per poter proseguire. Però non intende assolutamente far scalo in nessun porto e chiede se è possibile organizzargli questo rifornimento volante in una posizione che definiremo in seguito.
Da Milano ci mettiamo in contatto con le Autorità Consolari di Città del Capo. Ci risponde il dottor Mario Zamboni con il quale prendiamo gli opportuni accordi per l'acquisto del rifornimento la cui lista specificheremo in seguito assieme al punto in cui si potrà realizzare l'incontro con il Surprìse.
Il 21 e 22 agosto Surprìse è alla cappa davanti a Porth Elizabeth e il giorno dopo viene trascinato verso NE da condizioni davvero dure di mare e di vento. Inizierà cosi un periodo oscuro e doloroso per Fogar, dove oltre alla barca, verrà provata duramente anche la sua resistenza psichica e morale.
Tante settimane di navigazione sulle spalle e tanta ostinazione di questo mare a respingere il Surprìse e le luci della costa così vicine e così accattivanti...
Tutti i radioamatori presenti in quel periodo e li dobbiamo ricordare perché furono veramente importanti, Aldo, Benito, Dave, Giovanni, Maria, Emo, Renzo, Franco, Giulia, Vittorio, Enrico e altri ancora, saranno quelli che con il loro affetto e con la loro parola, attraverso la radio, riusciranno a far superare la disperazione e lo scoraggiamento che assalirono Ambrogio per oltre 10 giorni di lotta estenuante, volta a superare le poche centinaia di miglia che lo separavano dall'Oceano Atlantico.
Durante la tempesta davanti a Port Elizabeth, Surprìse ha riportato alcuni seri danni. L'attacco delle sartie basse di sinistra saltato al punto del collegamento con l'alberatura, alcune vele strappate e

qualche ferita anche ad Ambrogio che è salito all'altezza delle crocette dall'albero per vedere il da farsi.
Effettua una riparazione di fortuna: un collare di cavo di acciaio fascia l'albero e blocca la piastra d'attacco che si era dissaldata. Così però provoca l'impedimento ad issare la randa completamente e questa è cosa grave, con le 8000 miglia che ancora restano. Sembra quasi inevitabile perciò lo scalo per le relative riparazioni, trattandosi di un guasto che richiede l'intervento di uno specialista. Anche il tempo non accenna a cambiare e Surprìse, continuando a lottare controvento, spesse volte arretra di parecchie diecine di miglia.
Gli "hams" hanno la possibilità di portare su Surprìse due volte al giorno un meteo specifico della zona. Queste informazioni vengono elaborate a poche decine di miglia sulla costa davanti alla quale Surprìse sta lottando; successivamente vengono trasmesse ad Asmara e solo da qui, appunto con il ponte degli italiani, riescono ad arrivare su Surprìse (abbiamo già detto di questi collegamenti che funzionano solo su grandi distanze). In attesa che il maltempo finisca, decidiamo di rifornire Surprìse davanti a Città del Capo. Quando si potrà, s'intende, e intanto provvediamo a segnalare il punto esatto per un appuntamento fuori della baia e in zona facilmente raggiungibile anche dalle imbarcazioni che speriamo possano essere messe a disposizione dal nostro Consolato. Trasmettiamo una lista di viveri ed oggetti che Ambrogio ci ha richiesto e che il dottor Zamboni si interesserà di acquistare, pronto ad imbarcarli sul mezzo che dovrà recarli al Surprìse. Oltre ai viveri che sono stati descritti minuziosamente da Ambrogio « sai quelle mele verdi, piccoline, che tra l'altro hanno lunga conservazione! », mandiamo dati e schizzo del pezzo che si è rotto e che potrà essere saldato con un apparecchio portatile. Inoltre facciamo acquistare un registratore a nastro per i messaggi che Ambrogio vorrà far pervenire in Italia senza perder tempo a scrivere lunghe lettere.

Prosegue intanto la lotta del Surprìse con le Agulhas. Corrente e secche alle quali si è unito il tempo da Ovest. In certi momenti l'imbarcazione è a poche miglia da terra ma in
quanto a procedere non se ne parla. Gli "hams" sono sconfortati e umiliati dai bollettini negativi che devono passare e che certamente non incoraggiano Ambrogio.
I giorni 1-2-3 settembre è un girotondo in una zona di poche miglia, il Surprise ha spesso l'albero in acqua e l'interno della barca è in pietose condizioni.
Sentiamo per radio gli insulti di Ambrogio al mare, alla barca, al tempo e, ci sembra di capire, anche alla sua impresa...
Al Capo anche le linee di navigazione costiera hanno sospeso gli imbarchi e la costa è interessata da maltempo che il Console Zamboni mi assicura, insolito anche per le statistiche locali. Parecchie volte durante quei giorni, il faro di Mossel Bay appare tra le onde a prua del Surprise per ricomparire la sera dopo, sempre a prua, beffardo e irraggiungibile.
Il 4 settembre un passo avanti! Il Capo di Saint Blaire è
doppiato, si sono guadagnate così ancora miglia per l'Atlantico.
Nella giornata le radio degli amici hanno passato un bollettino
favorevole. Forse domani Surprise ce la farà! Il 5 settembre
Surprise taglia il meridiano dei 20° E. È quello del Capo Agulhas. Il 4 è arrivata a sera una previsione favorevole da parte
del Weather Bureau; Den, emozionato nel mandarla ad Aldo
ad Asmara per farla avere ad Ambrogio ha detto: « È questo
il suo momento ! ».
Il 6 mattina diamo alla stampa italiana la notizia del passaggio del Capo di Buona Speranza. È costato tanta "rabbia" e tante sofferenze al navigatore e anche a noi non sono state risparmiate delle giornate piuttosto movimentate e cariche di preoccupazioni.
Nafta 4 canestri - acqua 100 bottiglie + 100 litri da travasare - patate 40 chili - uova 50 - caffè un chilo - frutta 40 chili (mi raccomando

le mele verdi, piccoline) - 100 banane - pasta, se ce n'è, che somigli agli spaghetti, 5 chili - 10 chili di vernice bianca per lo scafo del mio Surprise, 5 di "antislip" - un registratore e relativi nastri.
Questo materiale parte con Jakaranda la barca di Bob Bongers che esce alle 14 del giorno 6 settembre da Città del Capo incontro al Surprise.
Pioggia e vento anche oggi, ma le secche e l'Oceano Indiano sono oramai a Est; e sotto il "Monte della Tavola" anche vento e mare sembrano meno duri. Bisogna però fare addentrare Surprise ancora un poco nella baia per la riparazione al sartiame. Realizzato il ridosso, mentre Mario Zamboni, che si è imbarcato sul Jakaranda racconta ad Ambrogio le novità italiane di questi ultimi due mesi, si esegue questa saldatura alla piastra del sartiame e c'è anche il tempo per le interviste dei giornalisti locali. L'inglese di Ambrogio è messo a dura prova per un racconto "totale" del viaggio. Sui taccuini bagnati dei cronisti c'è una balena in più che ritroviamo sui nostri giornali nelle edizioni del giorno seguente; Surprise a Città del Capo danneggiato da una balena. Come, un'altra? No, semplicemente l'incidente tecnico è del cronista che un po' per il taccuino bagnato, un po' per l'inglese di Ambrogio, ha passato la notizia alle telescriventi senza aver capito che la balena era vecchia di sette mesi e il racconto si riferiva all'incidente nell'Oceano Pacifico nei primi di marzo.
Ambrogio non gode di pace neanche in queste poche ore trascorse in vista di terra; conosce bene Città del Capo e la sua calda e simpatica accoglienza; sa che lì, di fronte a lui, tra quei grattacieli, potrebbe esserci per il comandante del Surprise un buon letto asciutto, un buon ristorante e un pavimento senza beccheggio e rollio. È invece, ancora sulla coperta bagnata, dove bisogna solo lavorare, caricare viveri, consegnare alla svelta lettere scritte in pochi minuti, per la moglie, la mamma, per alcune persone importanti, dettare articoli per il Corriere della Sera al registratore...

Tra l'altro a pochi metri, su un'altra barca, c'è una signora che attentamente osserva tutti i suoi movimenti e li trasmette via radio a casa al marito, a mezzo di una piccola stazione portatile in 144 MHz (portata pochi chilometri) e il marito a sua volta rimanda il tutto in 20 metri (14.125 MHz) ad Aldo ad Asmara il quale, a sua volta...
Naturalmente il viaggio del Surprise è anche un poco loro, degli "hams". Noi sappiamo quindi tutto quello che succede a bordo nello stesso istante e nella stessa giornata del 9 settembre.
« A sera Ambrogio ha messo vela e se n'è andato per non perdere un bel vento favorevole da S-SE »... (da una lettera del dottor Mario Zamboni indirizzataci a Milano).
Proseguiamo verso Nord, col Surprìse per rotta vera 315° e i nostri due collegamenti giornalieri (ore 5 e ore 17 GMT).
Tutta la famiglia dei radioamatori al completo sul Surprise, anzi, se ne sono aggiunti altri due: I 0 WE e I 0 WG e anche Manolo CR 6 FT. Nicolò Puccinelli è spesso in radio con gli altri e racconta della sua nuova barca, il "Ganbare"; anche a lui ben presto capiterà di mandare "arrosto" la stazione. Aldo da Asmara dirige la famiglia ed a ognuno affida un servizio, a 15 BNT tocca, e già da tempo, lo stop orario. È inutile quindi che Surprise metta in funzione lo "short wave converter" e ricerchi lontani segnali orari di Londra o di Montevideo. Benito glielo passa, due volte al giorno, tra l'altro con la voce del nostro italianissimo telefono SIP « ore 8 e 3 minuti », « ore 8 e 3 minuti », « ore 8... », che ottiene accostando al trasmettitore la cornetta del telefono di casa.
Il giorno 8 riprendo l'argomento dell'arrivo di Ambrogio. Lo riprendo direttamente in un collegamento che riesco a fare in un'ora in cui non c'è molta gente in aria.
Voglio sentire se ha cambiato parere. A Milano sperano ancora per Genova, da Castiglione invece arriva qualche telefonata tipo "Ambrogio e Surprise sono roba nostra".
E Ambrogio cosa ne dice? Lascia a noi decidere. Il suo pensiero ce

lo ha già comunicato ma ora avvicinandosi il giorno del rientro a casa la cosa per lui sta diminuendo d'interesse. Per lui si conclude tutto tra pochi giorni, questo suo giro attorno al mondo e attorno a se stesso, in quanto tra non molto riuscirà a chiudere l'anello del suo viaggio geografico incrociando la rotta dell'andata. *
Verso la metà di settembre i collegamenti radio si infittiscono e diventano tre al giorno. Ambrogio ha perso molta della sua calma, quella del Tasman e dell'Indiano, giorni in cui con allegria si faceva leggere da Benito tutta la Gazzetta dello Sport per radio. Ora è molto teso e nervoso, tra 20 giorni sarà al Capo Verde per il suo appuntamento con la latitudine 20 N che chiuderà appunto il suo giro del mondo. Ha affidato tutto a questa barca, Surprise, che lo sta riportando veramente a casa, dopo aver girato attorno al globo.
Ricorderà anche quanto ha letto negli occhi di qualche amico o di qualche curioso che lo ha visto partire un anno fa. "Questo sicuramente, con quella faccia, con quella barca, con quell'esperienza che si ritrova, è uno che non arriva neanche a Rio de Janeiro".
È nervoso e in continuo stato di ansia e di tensione ed effettivamente le troppe voci che entrano in tre collegamenti al giorno non gli giovano certo.
Chiede notizie, notizie della casa, degli affari, degli amici, vuole dettagli, dettagli sulle vicende italiane, su tutto. Ma gli "hams" tutto sommato, malgrado tante parole, dettagli non ne danno, né possono darne.
Dalla stazione di 9 j 2 JD (Zambia), la voce di Maria, che spesso viene al microfono, gli dà il buongiorno al mattino nel primo collegamento e Ambrogio aspetta questa voce quasi materna, lontana, per poter mettere nel log un altro giorno in meno, da sottrarre a quelli che rimangono per l'arrivo a casa.
La tensione aumenta e Ambrogio si rifugia sempre di più nel microfono e per questo disperato bisogno di stare con gli altri, pian

piano diventerà completamente rauco.
Il giorno 7 taglia la rotta dell'andata all'altezza delle Isole del Capo Verde. Diamo la notizia alla stampa. Questa volta però Ambrogio è già un personaggio e con gioia vediamo la vela ancora sui quotidiani per merito del Surprise.
Intanto la raucedine di Ambrogio è diventata sempre più forte; piove e c'è cattivo tempo in Atlantico, mare grosso e Surprise di colpi ne prende tanti, qualcuno viene in radio consigliando tiglio, camomilla, genziana, ecc., qualcun altro si è portato un medico che si fa prendere dal "micropanico" che chiede la sintomatologia e fa una confusione terribile - la farmacia di bordo del Surprise offre ben poco.
Da qualche giorno nei collegamenti c'è anche Dubcik - la sigla radio è JY 4 NB, stazione su una nave, la Castellon che batte bandiera liberiana, che naviga da Montevideo per Gibilterra; è nella zona del Surprise; vorrebbe accostare tra giorni per la posizione comunicata, si offrono di dare un'occhiata e magari qualche scatola di antibiotici... Preghiamo di lasciare le cose come stanno, in quanto a bordo del Surprìse si comincia a stare alquanto stretti. Troppe voci che oramai hanno anche
un'influenza negativa per la tranquillità, la concentrazione e la salute del navigatore.
16 TM, Bruno da Senigallia, il bravo "Italia Sei Turchia Marocco" del primo tratto del viaggio del Surprise, salva la situazione. Insiste perché Ambrogio cambi frequenza di ascolto e trasmissione.
Già da parecchio tempo, dalla Nuova Zelanda, l'apparato Swan del Surprise lavora sulla frequenza dei 14.125 MHz. Bruno insiste perché d'ora innanzi si provi sui 21.200 MHz. Dal suo punto di vista miglioreranno le possibilità di collegamento. E Ambrogio ci prova il giorno 13 novembre. È solo un piccolo scatto di manopola, e passando sulla nuova frequenza, nessun segnale verrà più ricevuto dall'antenna del Surprise (quando portammo l'apparato alla

riparazione a Milano fu accertato che si trattava solo di una banalissima ossidazione).
Ambrogio può ora solo trasmettere e a vari intervalli durante la giornata, manda la sua posizione, 21° lat. Nord e 26°40' long. Ovest, a 250 miglia a Nord-Nord-Ovest delle isole del Capo Verde. La ripete ogni due ore per tutto il giorno aggiungendo altri dati.
Il mare rompe a bordo del Surprise e abbiamo anche la rotta esatta e la pressione. È l'ultima volta che Ambrogio userà la radio per farci sapere della sua presenza, perché il 13 sera, anche la parte trasmittente del radioricevitore non manderà più sino alla ionosfera, e di rimbalzo a noi, nessun altro segnale.
Lascio passare due o tre giorni prima di fare calcoli. Sembra di essere tornati al febbraio, con il Surprise che non si fa più vivo dopo l'interruzione radio a Capo Horn.
Vado a trovare Nicolò con una carta dove sono segnate le ultime posizioni trasmesse da Ambrogio nei giorni 11-12-13. « Dimmi, dove può essere il tuo Surprise? Se ne va forse, tutto di bolina, verso le Canarie? ».
Sappiamo entrambi che nella zona che stiamo considerando probabilmente c'è tutto contro, vento, mare, corrente e ciò è confermato anche dalle ultime informazioni di Ambrogio che segnalavano condizioni piuttosto impegnative di una navigazione con mare grosso e controvento. Abbiamo comunque un dato che risulta da un messaggio che Renzo - 15 DWH ha raccolto per noi e che ci è stato indirizzato da Ambrogio. « Lascerò S. Antao del Capo Verde; Las Palmas delle Canarie e Madera tutte a dritta, massimo a 200 miglia di distanza. »
Quindi, anche se poco convinti, tracciamo sulla carta una rotta passante per questi punti e diretta a Gibilterra.
Surprise quindi dovrebbe trovarsi attualmente e nei prossimi giorni lungo questa linea. Nicolò però scrolla la testa.
Io non mi preoccupo eccessivamente, perché so che Ambrogio

prima o poi troverà modo di mettersi in contatto con Milano. Non siamo nell'immensità del Pacifico o dell'Indiano e la rotta per Gibilterra è molto battuta da navi di ogni genere. Oltre all'apparato in onde corte sulle frequenze dei radioamatori che ora non funziona più, il Surprise ha anche a bordo una trasmittente in banda marina che, seppur di modesta portata, può comunque, sulla 2182 MHz frequenza internazionale di chiamata e di soccorso, collegare una nave a portata ottica, pregandola di trasmettere a Milano un messaggio.
Ambrogio deve assolutamente indicare le sue intenzioni dopo il passaggio di Gibilterra, segnalando la data del suo probabile arrivo a Castiglione della Pescaia o meno. Verso il 19 ottobre il Surprise dovrebbe passare molto vicino alle Canarie e nasce così anche l'ipotesi che Ambrogio possa atterrare a Santa Cruz de Tenerife, dove in poche ore due radioamatori che conosce nell'isola gli potrebbero rimettere in funzione la ricetrasmittente.
Attendo per due giorni un messaggio dalle Canarie e quando già al 21 non ci sono novità, capisco che Ambrogio ha deciso, molto probabilmente, di non fermarsi più sino all'Italia.
Nel frattempo gli amici radioamatori cominciano a preoccuparsi; purtroppo è una situazione che già conosciamo. Per qualche giorno, hanno continuato a inviare le loro chiamate al Surprise e verso il 20 cessano il lancio del nominativo, ma si ritrovano regolarmente in frequenza tutti i giorni alla stessa ora. Le voci in aria sono sempre quelle, manca solo quella del Surprise e poi la famiglia sarebbe al completo... Siamo riusciti, da Milano, a tranquillizzarli e ci siamo impegnati a fornire loro presto notizie che pensiamo ci possano giungere per altra via.
Ci consigliamo con Roma e decidiamo, verso il 24, di mandare un certo numero di messaggi radio a tutte le navi presenti nella zona di Gibilterra; nei messaggi viene fatta richiesta di segnalare la presenza di una imbarcazione a vela della quale forniamo tutti i dati:

velatura, scafo, timone automatico. Volutamente non forniamo il "numero velico.
Verso il 28 ottobre un radiogramma del Comandante della nave Maddalena ci comunica che dal giornale di bordo risulta : « Avvistato il giorno 22 [due giorni prima della nostra richiesta di segnalazione] un panfilo scafo bianco, con persone o persona a bordo, lunghezza stimata 10-12 metri, lat. 34°32' N - long. 12°34' w (400 miglia da Gibilterra). L'imbarcazione naviga a vela controvento con rotta NE ».
Quasi tutto corrisponde, comunque teniamo presente che l'osservazione che risulta dai libri di bordo è stata fatta prima della richiesta d'intervento; strano tra l'altro il fatto che non sia stata notata a poppa la vistosa incastellatura del timone automatico.
Nessuno di questi dati ci dà però la certezza assoluta di trovarci in presenza del Surprise e quindi lasciamo in sospeso questa informazione in attesa di avere altro di più sicuro per confermarla.
Qualche orecchio indiscreto ha ascoltato la comunicazione dell'avvistamento e così compare sui giornali la notizia che Ambrogio è entrato in Mediterraneo il 26 ottobre.
Passano ancora alcuni giorni e il 5 novembre ci arriva un altro radiogramma. Questa volta è una nave norvegese, la Thorsdrake che ha avvistato il Surprise. Posizione 25°59' N — 19°40' w; quindi a 1200 miglia da Gibilterra e molto fuori ancora in Atlantico. « Apparati radio fuori uso. Tutto bene a bordo » conclude il messaggio. Questa volta l'abbiamo, la posizione.
Nicolò aveva ragione quando diceva che probabilmente Ambrogio avrebbe dovuto andare a trovarsi il vento a metà Atlantico !
Per non provocare confusione non diamo alla stampa la posizione reale del Surprise. Telefono solo a Castiglione della Pescaia dove sono preoccupati per l'imminente arrivo di Ambrogio e pensano di non fare in tempo a organizzargli particolari accoglienze.
« Se ne parla tra un mese? ». « Ma non è lei che ce lo nasconde in

qualche posto il nostro Surprise? ». Altri giorni passano e un altro messaggio arriva; è stato dato il solito avviso alle navi che prega di segnalare Surprise: il 20 novembre è a OTOO' w e 36°20' N e l'ha avvistato la motonave polacca Tarnobròeg: « ali in good condition ». Il Comandante ci dà il numero velico che può avere letto solo sulla randa: rr 4880. Questa segnalazione è più che attendibile.
In zona Baleari è prevedibile una situazione di Mistral che potrebbe impegnare il Surprise ritardandone l'arrivo.
Dall'ultimo avvistamento pensiamo Ambrogio abbia adottato la soluzione di navigare lungo la costa spagnola sino oltre Barcellona, per poi buttarsi alla traversata verso Capo Corso o le Bocche di Bonifacio.
Cominciamo a pensare che abbia rinunciato a comunicarci una data di arrivo e i calcoli che io faccio per conto mio con i pochi dati di cui dispongo, danno un probabile "fine mese".
Nicolò per telefono mi descrive una cosa che gli è uscita dall'immaginazione : « Ho visto l'alba di una tranquilla mattina d'inverno, come quelle in cui noi di Castiglione ci svegliamo un poco più tardi perché è giorno di festa. Sulla spiaggia deserta si rincorre solo il solito gruppetto di cani e lì, davanti al porto, c'è il Surprise con Ambrogio che grida come un matto e ci sveglia tutti. Si è ancorato stanotte, non ha avuto il coraggio di entrare e ci aspetta così ». Nicolò è un poeta...
Passano due giorni ancora e finalmente alle 18 di un pomeriggio, dopo un complesso gracchiare del mio telefono, lontanissima arriva la voce di Ambrogio.
« Pochi minuti che devo alla cortesia di un amico comandante di nave; con strane alchimie ti parlo ancora da "Surprise" con un ponte che neanche io so bene come è stato realizzato ; dimmi.»
« Poche cose, Ambrogio : sei atteso a Castiglione della Pescaia e in base alla tua posizione devi dirci il giorno dell'arrivo; se puoi per sabato 30 novembre, altrimenti se prevedi di non farcela, se ne

parla per il giorno 7 dicembre, giorno di Sant'Ambrogio. »
« Ti rispondo: giorno 7. »
« Confermo giorno 7, cerca di essere alle otto del mattino allo scoglio di Punta Ala... ».
« Un giorno di più in mare, oramai non conta... D'accordo, ci sarò. »

COME È NATO IL SURPRISE

di Nicolò Puccinelli

Ho conosciuto Guy Thompson nel lontano 1964. Un omino strano, con una eterna pipetta in bocca e due occhi azzurrissimi che ti guardano dal basso in alto con un'aria perennemente canzonatoria. Non è un professionista e trae dai suoi disegni quanto basta per pagarsi la carta lucida per disegnare e la soddisfazione di vedere navigare con successo le sue barche. Ho trovato imbarcazioni da lui disegnate nei posti più disparati : Gibilterra, Barbados, Mombasa, Cape Town. Un suo disegno apparve su Yachting Monthly di quello stesso 1964: una imbarcazione di mt. 9,30 interamente costruita in compensato marino, a doppio spigolo, con soluzioni estremamente nuove in fatto di disegno, sfruttamento di spazi, sistema di costruzione, piano di coperta. Era la prima della serie fortunata di Calliope, una barca da costruire, come si suol dire "on a shoe string", nata, in parte, da una scommessa che Thompson aveva fatto con un costruttore di Burnham on Crouch su un bicchiere di birra allo Yacht Club locale. Era il progetto di uno yacht di altura che costasse meno della metà del prezzo corrente per uno scafo di pari misure.
A parte la scommessa vinta, la barca risultò veramente rivoluzionaria: concentrazione di tutti i pesi morti di un bulbo d'acciaio scatolato, contenente acqua dolce, acqua di sentina, piombo.

Costruzione a spigoli arrotondati sui bordi, che consentivano di avere una carena praticamente tonda, ma costruita economicamente; specchio di poppa aperto e in comunicazione con il pozzetto, prese d'aria integrali allo scafo, piano di coperta originalissimo.
Il progetto mi piacque tanto che da una corrispondenza di affari nacque una grande amicizia e una proficua serie di imbarcazioni tutt'oggi sparse un po' dovunque: la serie che battezzai "Hidalgo".
Fu il primo affacciarsi al mondo della tecnologia moderna; lo studio affascinante delle nuove materie e dei nuovi metodi di lavorazione che la ricerca moderna mette a disposizione di un'antica arte: la costruzione navale.
Fu un addio alle tradizionali applicazioni dei legnami nelle pesanti costruzioni artigianali. Laddove l'esigenza di un buon dritto di prora ci portava nei nostri boschi a cercare nei tronchi e nei rami di quercia, leccio, olmo la curva ideale per lo scopo, c'era ora il misurino e la bilancia del farmacista per la composizione delle colle per unire le strutture curve in fasci lamellari. Là dove la tagliatura dell'albero scelto seguiva un rito millenario scandito dalle fasi della luna per ottenere le migliori qualità dal corpo stesso della pianta, lo stridere delle macchine e le complicate architetture degli incollaggi lamellari, illuminate la notte dalle lampade a infrarossi, segnavano la fine di un mondo nel quale la natura aveva imposto la sua presenza. Entrammo così nel mondo straordinario delle imbarcazioni da regata, dove ogni elemento costruttivo è un elemento portante di altre strutture, ognuna indipendente e parte di un tutto, leggera ma incredibilmente resistente.
Così nacque il Surprise.
Lo "incontrai" per caso durante una visita a Thompson, nella sua baracca segreta lungo il fiume Crouch dove, in una confusione indescrivibile di fogli scarabocchiati, curvilinei e mozziconi di matita stavamo discutendo su alcuni modelli naviganti.

Infatti una delle abitudini di Thompson era quella di provare ogni suo progetto costruendo e studiando le caratteristiche di un modello dell'imbarcazione stessa, prima di passare all'esecutivo del progetto. Ma mentre la maggior parte dei progettisti studia il comportamento di un modello alla vasca navale, ricavandone dei dati matematici, Thompson usava il sistema di provare il suo modello in acqua libera e possibilmente facendolo competere con uno precedente di cui conosce le caratteristiche. I risultati sono sorprendenti e il perfezionamento di un qualsiasi dettaglio della carena comporta una spesa minima. È affascinante seguire su una lancetta queste regate in miniatura e interessantissimo raccogliere le informazioni che ne derivano. Informazioni che soprattutto riguardano il grado di bolina, il movimento longitudinale sull'onda, la capacità di mantenere una rotta a qualsiasi angolo di sbandamento, eccetera. Il fatto è che nella quasi totalità dei casi l'imbarcazione effettivamente realizzata secondo i disegni ricavati dal modello così perfezionato avrà le stesse caratteristiche comparate del modello stesso.
Seguendo il filo di questi discorsi Guy mi parlò di un modello realizzato due anni prima e che egli riteneva eccezionale. Così dicendo estrasse da un cassetto scardinato un rotolo ormai polveroso di carta lucida. Ed io incontrai il Surprise.
Si trattava del progetto di uno yacht da regata per la classe "22 piedi R.O.R.C.", una classe nata nel '65, il cui trofeo è l'One Ton Cup istituita dal Cercle de la Voile di Parigi. È la classe che ha dato il maggior contributo al progresso degli yachts a vela fino ad oggi.
Una barca da corsa quindi, con un rating massimo di 22 piedi.
Il progetto era estremamente nuovo: pinna di deriva in piombo con peso pari al 42 per cento del dislocamento, munita di trimmer e raccordata allo scafo con un angolo assai vivo, timone leggermente inclinato verso poppa, protetto da uno skeg, sezioni a coppa estremamente morbide che, combinate ad una buona larghezza, promettevano un movimento dolce sull'onda e tlei richiami non

eccessivamente violenti. I volumi erano concentrati al centro, ma le curve dei volumi immersi avevano dei baricentri straordinariamente vicini sia a carena diritta che con inclinazione a 30° promettendo uno scafo bilanciato sul timone in qualsiasi condizione di vento. Un dislocamento medio-leggero non avrebbe posto particolari problemi di costruzione.
Il piano velico era quello di uno sloop con armatura in testa d'albero che poteva sfruttare un genova al 160 per cento di ovcrlap.
Dire che quel progetto mi interessò è dire poco. La grazia e la perfezione delle linee della carena, l'equilibrio delle sezioni, la curva equilibrata della cinta, mi apparivano assolutamente
perfette. Un insieme di equilibrio e di potenza che mi lasciarono interdetto.
Io credo che il progetto di un'imbarcazione a vela sia un misto di scienza, esperienza, analisi comparativa, ma soprattutto un'opera d'arte, e come tale siano estremamente pochi i progetti che lasciano un segno, che iniziano un'epoca e rimangono come pietre miliari nella lunga strada che l'architettura navale ha fatto dalle prime navi fenicie ai moderni yachts a vela nella continua affascinante ricerca della velocità e dell'efficienza.
Per me, "Calliope XV", come Guy aveva battezzato il suo progetto, era qualcosa di concreto: qualcosa che dovevo realizzare a tutti i costi.
Ma il programma non era facile. Thompson aveva tenuto quel progetto in un cassetto per due anni. L'antesignano dei vari Rabbil, Tina, Clarinet, Alnair non era stato compreso. Il concetto di dissociare la pinna di deriva dal timone per ottenere una drastica riduzione di superfici bagnate, una migliore portanza della deriva e un controllo assoluto dell'imbarcazione in qualsiasi condizione non era stato recepito che da pochissimi. (Quasi sempre per problemi di costruzione: scafi in compensato marino o in metallo dove, per questioni pratiche, la giunzione fra scafo e chiglia presentava

problemi di curvatura.)
La critica più ovvia era che questa novità avrebbe creato delle imbarcazioni difficilissime da governare e con scarrocci inaccettabili. E anch'io mi resi conto che sarebbe stato difficile anche in Italia sormontare queste critiche. Decisi quindi di costruirla in proprio insieme ad un amico, come prototipo di una serie.
Una analisi iniziale, che è sempre stata una componente importante della mia attività, mi portò a considerare vari sistemi di costruzione: fasciame tradizionale o doppio, lamellare a freddo. Scartai i primi due per una questione di tempo, l'ultimo per via dei costi e optai per una costruzione pochissimo conosciuta, suggerita da Thompson stesso, chiamata "strip planking" che dava una garanzia di grande robustezza unita ad una semplicità di costruzione e ad un costo ragionevole in quanto elimina la lunga operazione di "cogliere" ogni corso di fasciame nella maniera tradizionale. Dopo una ricerca abbastanza difficile

Disegno:
Surprise : Sloop, m. pr*
lunghezza 11,76 f.t; larghezza m. 3,14; lunghezza al gall. m. 7,85
Fine didascalia

di una partita di mogano (outile, mogano africano estremamente duro e flessibile) di lunghezza desiderata e assolutamente stagionato (la stagionatura è fondamentale e deve avvenire in almeno tre anni e naturalmente), costruimmo tante strisce di lunghezza pari a quella totale della barca e di larghezza pari ad una volta e mezzo lo spessore (28 mm), arrotondate da una parte e concave dall'altra, onde assorbire la variabilità delle curve di fiancata. Avevamo ora i "mattoni" per costruire la casa.

Il sistema è infatti quello di disporre le strisce (strips) una sopra l'altra incollandole e inchiodandole fino a formare il "muro" sopra i garbi predisposti. Gli incollaggi vennero eseguiti con resine al resorcinolo e le chiodature con chiodi barbettati in Everdur. Il risultato, una volta pulito e liberato dai garbi, fu un guscio monolitico su di una chiglia lamellare in iroko, di enorme solidità.
Decisi di aggiungere le ordinate solo per un eccesso di pignoleria. Infatti uno scafo costruito con questo sistema non ne ha bisogno in quanto, come del resto la costruzione in laminato a freddo, è in sé una struttura portante. Inoltre le regole di stazza R.O.R.C. davano, nella loro saggezza, un abbuono sul rating in funzione del peso dei materiali impiegati, per incoraggiare le costruzioni più solide, e quindi decidemmo di approfittarne. Le ordinate, in frassino, furono piegate a vapore e fissate allo scafo. L'albero, in coperta, era sopportato da una paratia doppia, armata all'interno con una intelaiatura in legno e acciaio, in modo da scaricare su tutto il perimetro dello scafo lo sforzo composto dall'albero e dal sartiame.
Fummo finalmente pronti al varo e il Surprise iniziò la sua carriera; prima come brillante imbarcazione da corsa, finché qualcun altro volle cambiarne il destino.
Ambrogio Fogar apparve un giorno d'aprile a Castiglione alla ricerca di una onesta imbarcazione da diporto con delle buone, ma eventuali, possibilità di regata.
Facemmo subito amicizia, come si conviene tra appassionati di vela. Mi accorsi di aver affidato la mia barca in buone mani. Sarò sempre grato ad Ambrogio per aver considerato il Surprise come qualcosa di vivo che si è ricevuto in consegna e non un freddo oggetto di transazione commerciale. Ci vedemmo spesso, partecipando insieme a diverse regate, finché un giorno Ambrogio mi annunziò la sua intenzione di partecipare alla OSTAR, Regata Transatlantica in Solitario, del 1972.
Sorse quindi un problema di coscienza. Mi domandai se una

imbarcazione costruita per un certo scopo, e cioè per regate di altura nel Mediterraneo, potesse essere adatta ad attraversare il Nord Atlantico, per di più governata da una sola persona. Ringraziai il cielo tra me per aver costruito la barca senza risparmio di materiali e mi resi conto di aver sempre avuto in mente un pensiero fisso e che costituisce ancora la mia filosofia: che, cioè, il mare non ha confini precisi in fatto di violenza, sia che si tratti del Mediterraneo, dell'Atlantico o del Pacifico, e che tutto deve essere dimensionato a sopportare le sollecitazioni più violente.
Sicuri della solidità dello scafo, il nostro lavoro si concentrò sulle attrezzature e su qualche particolare interno come gavoni stagni, cupoletta in plexiglas, eccetera.
L'albero venne sostituito con uno di sezione maggiore, provvisto di due crocette con doppi stralli e doppie sartie basse. La sezione di queste ultime venne aumentata e venne adottato un cavo di formazione più flessibile, 49 fili al posto di 19, onde aumentare la differenza tra carico di snervamento e carico di rottura. Fu anche studiato un sistema di manovra del trimmer in modo che potesse in qualche modo sostituire il timone qualora questo fosse stato danneggiato.
Accompagnai Ambrogio a Plymouth per la partenza e confesso di essermi commosso nel vederlo sparire all'orizzonte completamente solo, un po' sprovveduto ma armato di grande coraggio e di fiducia nella sua barca.
Tornati in Italia, cominciò per noi una specie di veglia attorno alla radio trasmittente dell'amico Beppe Barzellotti (15 OLB) attraverso la quale quasi ogni sera potevamo parlare col Surprise e seguire la sua rotta. Venimmo così a conoscenza diretta della crisi sopravvenuta in seguito alla rottura della pala del timone in conseguenza della quale il Surprise percorse più di 1500 miglia governando con le sole vele e aiutato, solo in parte, dal trimmer. Fu qui che il Surprise dimostrò quella qualità ineguagliabile di

bilanciamento ed equilibrio che era apparsa dalla lontana epoca nella quale Thompson aveva fatto le sue prove in acqua con il modellino del "Calliope XV".
1973. Dopo lunghe discussioni maturate durante i giorni trascorsi nella regata Cape Town-Rio de Janeiro che facemmo insieme, Ambrogio decide di fare il gran passo che lo condurrà su tutti gli oceani del mondo. Il Surprise è di nuovo in cantiere. Sostanzialmente niente viene toccato dopo il viaggio dalla OSTAR. Questa volta viene solo sbarcato il motore per fare posto a una grande dinette-gavone centrale per lo stivaggio dei viveri e dell'acqua; al suo posto viene installato a pruavia un piccolo motore con trasmissione idraulica per la produzione di corrente elettrica e per le manovre di emergenza. Una nuova ricetrasmittente, più sofisticata, è inserita al posto del vecchio Cygnet per le comunicazioni a lunga distanza. Vengono aggiunti due stralli interni per la manovra delle piccole trinchette gemelle e un nuovo timone di riserva completo di asse viene imbarcato per qualsiasi evenienza. Aggiungerò io, all'ultimo momento, un grosso remo da governo, in faggio, come ultima misura!
È il 1° novembre 1973; una bellissima giornata. Il Surprise prende di nuovo il volo per la sua più entusiasmante avventura.
Altro argomento: rotture e malformazioni verificatesi sul Surprise.
È interessante notare che quasi tutte le rotture verificatesi sul Surprise durante il suo giro del mondo avvennero in corrispondenza di saldature eseguite su elementi di acciaio inox : alcune, ritengo, per sovraccarico durante ingavonate o rovesciamenti, alcune per affaticamento dovuto a sollecitazioni continuate. Sempre però, nelle zone interessate ad una saldatura.
Se dovessi preparare ancora una imbarcazione per un giro del mondo, o comunque per una lunga navigazione oceanica, sostituirei tutte le parti composte in acciaio inox (e cioè saldate) con elementi in ferro dolce zincato a fuoco, e possibilmente costruite da

un pezzo unico, senza saldature o al massimo unite meccanicamente tra di loro.
Nicolò Puccinelli

Fin qui la storia del Surprise.
Vorrei aggiungere due parole a proposito di alcuni argomenti che forse interesseranno il lettore.
A proposito di imbarcazioni R.O.R.C.: il Surprise ha dimostrato senza dubbio la validità della formula R.O.R.C., che riusciva a realizzare imbarcazioni valide per regata, ma anche delle ottime imbarcazioni da crociera, marine e robuste. Marine in quanto penalizzava delle forme non ortodosse incoraggiando imbarcazioni più conformi alle tradizionali proporzioni; robuste in quanto, come ho già accennato, contemplavano un abbuono sul rating in proporzione ai materiali impiegati nella costruzione.
Resta comunque valido in sostanza il principio che una imbarcazione da regata da altomare, disegnata e costruita modernamente, senza troppi risparmi sui materiali, è perfettamente in grado di affrontare prove anche durissime al di fuori dello scopo cui era stata destinata.

PERCHÉ FOGAR DOVETTE RINUNCIARE ALLO STRETTO DI BASS

di Sergio Malingher

Qualche cenno sulla depressione del 24-26 maggio 1974
La forte depressione che interruppe i programmi di Ambrogio Fogar, diretto da Auckland verso l'Oceano Indiano, via stretto di Bass, è stata definita dagli stessi australiani della Nuova Galles del Sud come una delle più violente che potessero ricordare.
I servizi meteorologici locali l'hanno classificata come "storm", cioè "tempesta" (secondo gli standards dell'Organizzazione Meteorologica Mondiale), e questo la differenzia sia da una "strong gale", cioè "burrasca forte" dove i venti non superano i 24 metri al secondo, sia dall' "hurricane" corrispondente alle forze 11/12 del vento, dove perlomeno i 30 metri al secondo sono di base, esercitando una forza distruttiva del tipo di quella sperimentata alcuni mesi dopo a Darwin.
Ma Darwin è posta sul Mare di Timor, a circa 12" di latitudine sud e quella depressione è stata di tipo esclusivamente ciclonico-tropicale, mentre il nostro "storm" ha presentato tutte le caratteristiche ascrivibili ad una depressione classica delle medie latitudini nella stagione autunnale, cioè ciclonico-extratropicale.
Due i fattori che hanno notevolmente influenzato l'approfondimento della depressione.
Il primo, costituito da una alta pressione centrata sulla Tasmania

con massimo di 1030 millibar e con una lunga dorsale oltre Adelaide : essa rimase forte e stabile, non muovendosi
di un miglio per tutto il periodo della tempesta che si spostava invece verso Sydney dal centro del mare di Tasmania.
Questa alta pressione immobile ha avuto una funzione, tanto per fare un esempio di casa nostra, simile a quella esercitata
dagli anticicloni continentali quando bloccano le depressioni atlantiche in arrivo sull'Europa, provocando occlusioni, maltempo perdurante ed approfondimenti dei minimi sul Mediterraneo.
Il secondo fattore è costituito dalla presenza del continente sulla traiettoria del minimo barico e dalla particolare orografia dell'Australia sud-orientale, che proprio in corrispondenza della Nuova Galles del Sud, all'altezza di Sydney, vede l'apertura di una soglia fra la Cordigliera Australiana a nord e le Alpi Australiane a sud.
I venti circolanti in senso orario (non dimentichiamo che questo è l'emisfero australe) attorno al minimo tasmaniano ed in senso antiorario attorno al massimo di Hobart, hanno trovato qui un canale « acceleratore » naturale che li convogliò lungo un impetuoso corridoio (che gli inglesi definiscono "surface jet stream") orientato prima da sud-est e poi da sud, dove assunsero velocità di base comprese tra i 50 e i 60 nodi.
Le rilevazioni barometriche consentirono di tracciare un quadro sinottico di superficie, del quale riproduciamo a lato una sintesi isobarica riferita al giorno 25 maggio che, proprio all'altezza di Sydney, mette in evidenza il fortissimo gradiente creatosi ad occidente del minimo.
Il minimo, al passaggio del fronte caldo, scese a 986 millibar in poche ore, (22 millibar di caduta) mentre i venti, con
l'arrivo del fronte freddo, toccarono punte di 68 nodi all'anemometro di Williamtown. Ambrogio entrò in difficoltà sabato

25 maggio a mezzogiorno quando, trovandosi alla latitudine di
37°05' sud e longitudine di 153°50' est (approssimativamente a
circa 200 miglia sud-est da Capo Green, fra Eden e Cape Howe,
estremità sud-orientale dell'Australia), fu preso in mezzo
dai venti da sud-sud-est sia dei sistemi ciclonico che anticiclonico:
il suo anemometro superava i 60 nodi (fuori-scala
dello strumento) ed il mare da sud-est si era fatto enorme,
montagnoso.

Montagnoso è un termine preso a prestito dallo spagnolo quando definisce il mare 8/9 : in italiano è tradotto con « molto grosso » che ai più non fa impressione eccessiva, mentre invece le onde vanno da 9 ad oltre 14 metri di altezza.

Surprise procedeva a secco di vele e con un cavo di 200 metri filato a poppa con legata un'ancora. Nonostante tutte le
precauzioni, Ambrogio (legato) finì in acqua e la barca fu coricata su un lato a 160° di inclinazione, con conseguenti gravi danni all'interno, compreso il bagno della radio.

Poiché non disponeva di carte particolareggiate dell'Australia, e perciò un atterraggio in poppa si sarebbe presentato drammatico in un porto di dimensioni ridotte e sconosciute, il navigatore solitario scelse saggiamente di riparare a Sydney, anche se tale rotta lo portò dritto nel cuore del ciclone: in compenso riuscì a percorrere 200 miglia in circa 36 ore.

Il Mar di Tasmania è famoso in campo meteorologico e sfortunatamente ad Ambrogio Fogar è toccato di subire una delle tempeste più violente: ma non fu la sola vittima, perché nell'occasione notevoli furono le distruzioni a terra, mentre sul mare andarono perdute, oltre a numeroso naviglio leggero, due grandi navi da trasporto.

IL "CASO" FOGAR

di Mauro Mancini

Quando Ambrogio Fogar, all'indomani del suo rientro a Castiglione della Pescaia, regalò a un amico, a Primo Tazani, la sua ocarina artisticamente deformata da un carbone incandescente, non poteva immaginare che anche quella era una "prova" da conservare, da schedare, da proteggere. Successe durante il rovesciamento del Surprise, il 5 febbraio 1974, quando la stufa di bordo perse il suo contenuto acceso e sfrigolante. L'ocarina era di plastica. Il pezzetto di carbone vi penetrò, vi rimase saldato. Ma quante altre "prove" ben più importanti e probanti avrebbe potuto raccogliere e conservare Ambrogio Fogar se solo avesse immaginato che qualcuno avrebbe insinuato dei dubbi.
Dubbi su che cosa? Su niente e su tutto. La forza eterna, coinvolgente del dubbio sta proprio qui: nel trivellare i pensieri senza che la sua sopravvivenza richieda nulla di concreto e nemmeno di verosimile. Il dubbio nasce e diventa immortale, forse non lo puoi più distruggere. La storia degli uomini è piena, dall'età classica ai giorni nostri, di riabilitazioni tardive. E i massacri più feroci avvennero sempre con un'arma che si chiama dubbio.
L'operazione, non facile, consiste nel metterlo in circolazione. Diciamo pure che in questo caso Ambrogio Fogar si è concesso all'esperimento mani e piedi legati: le sei pagine copiate sono lì a testimoniare di una sua straordinaria "superficialità". Chi aveva

interesse a trarre delle conclusioni di ordine più generale lo ha fatto. E ha collocato — nel circuito delle idee e dei sentimenti — quella imbattibile formula uno che è il dubbio. Eccolo: "Se ha copiato il libro di un altro può anche aver inventato le cose degli altri, perciò siamo proprio sicuri che il giro del mondo l'abbia fatto? " È bastata questa osservazione, solo apparentemente ingenua ma in realtà colma di vivificante cattiveria, per squassare un equilibrio che Fogar un po' per caso, un po' per fortuna e un po' per abilità, aveva messo insieme navigando sul Surprise da est a ovest per quanto è tondo il globo.
Domandiamoci: perché? Perché il mondo della nautica e degli scritti nautici, il mondo della vela e non soltanto quello, si è come spaccato in due e da una parte sono sorti i nemici violenti e decisi a tutto e dall'altra gli amici doppiamente amici disposti ad amare e a chiudere gli occhi? Perché le due ondate si sono urtate con violenza polemica, perché il caso Fogar è diventato di colpo un piccolo caso nazionale negativo?
È facile pensare, e per questo l'ho pensato anch'io, che i sospetti di "grande tradimento" siano sempre personaggi creduti o ritenuti un momento prima delle creature profondamente "morali". Da questo repentino cambio di colori, ad alta quota, nasce lo sbigottimento prima e la delusione poi per tutti coloro che stanno sotto a guardare. È come quando si parla di un sacerdote, di un ministro di Dio: pochi saranno disposti a riconoscerlo "umano" anche in quelle attitudini o necessità — compresi gli errori — che umanissimi sono. Il primo punto da fissare bene è dunque questo: la straordinarietà dell'avventura, così come noi l'abbiamo ricevuta, letta o in parte vista, ha collocato Fogar a livelli immensi per la mentalità o nei convincimenti comuni. Ma se a un idolo d'oro che tutti considerano interamente d'oro e del migliore, riveli che ha un'unghia di piombo, ebbene allora scateni una specie di dolorante rigetto. Tutti noi possiamo permetterci di avere unghie di piombo,

ma lui no perché è o sembra un idolo. Se poi a questa rivelazione aggiungi una vaghissima e falsamente tormentata ipotesi sulla caratura del resto del metallo, ebbene a quel punto avrai liberato, ruggente e fantastico, il dubbio su tutto. Perché il dolore, sinceramente provato prima dalla "folla", deve poter esprimersi in una vendetta. E la vendetta cercata è in fondo una sola: "Fracassiamo l'idolo, fracassiamo colui che ci era apparso sotto mentite spoglie". Non altrimenti vanno le cose, da sempre, anche al difuori del mare, delle barche e del mondo non sempre cristallino che vi si accosta.
Nessuna sorpresa quindi per ciò che è capitato a Fogar. È rimasto preso in un ingranaggio crudele e stupido. Diciamo che ha avuto sfortuna. È probabile che questo suo incidente sia stato "voluto" dagli Dei che pazientemente lo assisterono durante il giro del mondo, profondendo fortuna e lasciandosi rubare coraggio. Le vicende di tutti rispondono a queste misteriose altalene, a questi "conti" che devono sempre volgere a un loro misterioso pareggio.
Personalmente ho solo da proporre una modesta meditazione a chi legge. Questa: bene hanno fatto a rilevare l'esistenza di un'unghia di piombo perché noi crediamo che sarebbe un gran bene per tutti se le unghie di piombo non venissero tollerate non solo negli idoli ma nemmeno negli uomini comuni. Bene quindi per la valutazione giornalistica del caso che a suo tempo fu compiuta. Male, infinitamente male hanno fatto invece, a incanalare la delusione del momento verso l'irresponsabile orizzonte del "tutto falso", o verso le sottilissime ragnatele del "dubbio totale". Punto e basta. Sarei rimasto in debito con la mia coscienza se non avessi chiaramente spiegato come la penso nei riguardi di colleghi e editori per altro verso pur meritevoli e apprezzabili.
Torniamo a livello di pagliolo. Pensate un po', io ho ricordato il particolare dell'ocarina semicombusta, per gioco. Eppure un gioco non è più. Ci sono stati fior di celebri navigatori solitari che al loro

rientro hanno "provato" un rovesciamento sotto onda oceanica, solo perché l'acqua della sentina, sciacquando, aveva lasciato un segno nel cielo della tuga. Eppure nessuno — o se è accaduto molti di noi non ne ebbero mai notizia — è andato da costoro per fargli osservare che l'acqua sporca del sottopagliolo poteva essere arrivata fin lassù spinta da un mezzo meccanico o lanciata addirittura con un bugliolo. Nessuno lo ha fatto. La prova - certo, una delle tante non la sola, ma tuttavia fragile prova — è stata presa per buona e "messa agli atti". Anche perché il mestiere di navigatore solitario è un mestiere assai curioso. Assume e raccoglie fascino proprio perché non vi sono testimoni possibili, ma quando è il momento si vorrebbe che questi testimoni ci fossero stati per "fugare ogni dubbio". Ma voi siete mai andati a chiedere a un poeta se quel tal sentimento lo provò davvero? Eppure anche un poeta è un navigatore solitario, naviga non visto e ogni tanto viene fuori con il suo breve racconto. Siete mai andati a chiedergli conto della sua cronaca spirituale?
No, mai. E sapete perché. Perché ciascuno, per apprezzare il poeta si deve impossessare di un'unica semplice idea: considerarlo, conoscerlo, avergli fiducia come poeta. Il resto sarà solo poesia da valutare solo e in quanto poesia.
E così per Ambrogio Fogar. La cosa più importante, fondamentale, per noi e per lui, è crederlo navigatore, è saperlo circumnavigatore, è accettarlo come marinaio.
Come si fa a provarlo? Come si fa a rendere ferrei questi principi nella coscienza di tutte le persone del mondo che sono e vivono in buona fede? È assai facile e non occorre nessuna abilità, nessun privilegio di bella scrittura. Ecco il brevissimo e modestissimo ragionamento tecnico. Il punto chiave è Capo Horn. Vi sono tre prove certe, tangibili, incontrovertibili che Ambrogio Fogar si trovava nelle acque del Capo verso la fine del mese di gennaio del 1974. La prova numero uno è data dalla pagina del giornale di

bordo della nave militare argentina che al comando del signor O'Connell incrociava da quelle parti. La nave è la Somellera che normalmente è basata a Ushuaia, la città più meridionale del mondo, porto argentino della Terra del Fuoco.
Dice la pagina del giornale di bordo alla data 26 gennaio 1974: «Quarto dalle otto alle dodici, ora del giornale di bordo dieci e venti : si avvista un veliero navigante nello stretto di Lemaire. Modifichiamo la rotta di 160° per identificarlo. Si naviga alla voce del signor comandante. Il veliero è identificato come Surprise, italiano, matricola I-4850 » firmato dall'ufficiale di guardia tenente di corvetta D. Juan Carlos Vasquez e dal comandante della unità militare Capitano di corvetta D. Juan José O'Connell. Questo è un atto ufficiale, reso con tutte le garanzie che le leggi e le consuetudini del mare offrono tanto più che la Somellera appartiene alla "Armada Argentina" e quindi come nave militare non può permettersi né compiacimenti, né scherzi né errori.
Coloro che hanno contribuito ad annebbiare certi "momenti" della impresa di Fogar dovrebbero almeno poter sostenere le loro opinioni, non diciamo con un documento di equivalente portata, ma almeno con documenti che qualcosa possano togliere alle certezze che derivano dalla trascrizione del giornale di bordo dell'awiso-scorta in perlustrazione. Invece le loro sono parole, opinabili ragionamenti, vaghe sensazioni. A un fronte di prove non si dà nessuna prova. E qui, come abbiamo detto al principio, è proprio la loro "forza".
Da Capo Horn, dunque, dipende il fatto se Ambrogio Fogar ha veramente compiuto un giro del mondo contro i venti dominanti, da est a ovest o se, come bofonchia qualche critico commentatore, il Surprise è tornato indietro e non ha compiuto il giro del mondo. A noi preme il passaggio del Capo perché è matematicamente certo che da quella posizione Fogar non poteva che continuare verso occidente poiché nei primi giorni di aprile ha avvistato le coste

della Nuova Zelanda e circa settanta giorni dopo il passaggio dell'Horn è entrato nel porto di Auckland. Qui abbiamo, come prova, la testimonianza di chi lo incontrò e le fatture del cantiere che riparò il Surprise.
Ma dalla zona di Capo Horn per arrivare in Nuova Zelanda vi sono poco più di seimila miglia mentre dalla stessa zona del Capo per raggiungere il porto di Auckland navigando per est, di miglia ve ne sono circa dodicimila. A parte il fatto che "tornare indietro" per raggiungere la Nuova Zelanda "dall'altra parte" presuppone una impresa nautica per un uomo solo di analogo e forse maggior rispetto che andare avanti, ma da quale convincimento o paura doveva scaturire una tale decisione in Fogar? Una volta giunto nella zona dell'Horn tutto postula per il "proseguimento" in senso orario dell'impresa. Non ultima vi è una ragione psicologica assai precisa: Fogar aveva rifiutato di prendere parte alla famosa regata della birra intorno al mondo come membro di un equipaggio. Aveva detto anche all'autore di queste righe: «Tutto sommato devo star fuori casa nove mesi, allora faccio un anno ma il giro del mondo lo compio da solo, insomma quasi a parità di tempo e di energie spese preferisco tentare col Surprise ». E poiché gli "altri" velieri andavano verso est lui decise - appena partito da Rio de Janeiro — di andare per ovest. Ora, il dubbio poteva ancora sussistere — nel cuore del marinaio Fogar - quando si trovava in vista delle coste brasiliane. Ma che razza di stupidità tecnica sarebbe stata pensare ancora a "filare per est" quando si erano coperte altre 2700 miglia verso sud e si stringeva in mano l'immagine di Capo Horn? Con gennaio si spegne l'estate australe quindi Fogar non poteva che "passare di là", non solo ne aveva tutto l'interesse, ma ormai la struggente obbligatorietà.
Ecco perché è importante fissare una volta per tutte la presenza di Fogar nelle acque del Capo per fine gennaio. Tutto il resto sono sciocchezze e il giro del mondo da est a ovest, di colpo ne risulta

tutto confermato.
E proprio perché qualcuno potrebbe avere l'imprudenza di mettere in qualche dubbio l'estratto del giornale di bordo del-l'awiso-scorta argentino, noi vogliamo regalare un'altra emozione ai critici più astuti. Esiste naturalmente la foto, più foto, fatte da Fogar quando si imbatté nel battello militare. Qualcuno potrebbe dire: la foto può averla fatta un'altra mano, in un altro qualsiasi giorno dell'anno. Ebbene osservate i negativi di Fogar: negli stessi rulli dove appare la Sometiera appaiono anche i rilievi della costa dello stretto di Lemaire, con qualche inconfondibile segno del Surprise. Dunque le navi si possono muovere o incontrare dappertutto, ma gli stretti no, gli stretti sono sempre al loro posto. Infine, esiste anche una fotografia scattata da un marinaio argentino che prende volti e parti della sua nave con in fondo il Surprise. E ancora, come sovraprezzo : l'avviso-scorta Somellera non può che essere stato incontrato in quelle acque perché io stesso in un recente viaggio in Terra del Fuoco ho potuto stabilire che nel porto di Ushuaia vi è solo quel bastimento militare argentino che ha l'incarico di pattugliare i canali e i passaggi dell'estremo sud del paese.
Ecco, messi insieme tutti questi particolari - non opinioni ma pezze di appoggio incontrovertibili — chi se la sente ancora di giocare a rimpiattino con la grande storia di Fogar? Allora vuol dire che ha altri interessi per farlo. E noi non lo possiamo seguire così lontano.
Torniamo perciò alla cronaca delle circostanze certe e note.
Il primo novembre del 1973 Ambrogio Fogar parte da Castiglione della Pescaia con una barca carica sino all'orlo di pessime scatolette e di una moglie. La moglie Maria Teresa scenderà alle Baleari. Il 15 novembre passa Gibilterra e punta verso l'America del Sud. È il 22 dicembre quando riporta dei danni, forse lievi, da una "strusciata" di un bastimento che non lo aveva visto. Siamo a Natale, Fogar ha un filo di nostalgia di casa, si infila nella baia di Rio dove il nostro console Fornari Ranieri lo aiuta e gli fa festa. Su questo primo

"contatto" i supercritici saranno almeno sicuri. A Rio de Janeiro c'è arrivato.
Riparte la notte del capodanno. Qui sì, che il dubbio sulla rotta da seguire poteva ancora contenere un senso. Da Rio alla Nuova Zelanda (ammesso che quello dovesse o potesse essere il suo scalo) Fogar ha davanti novemilaseicento miglia, mentre per raggiungere lo stesso porto facendo il giro dello Horn ne ha poco meno di novemila. Qui sì, che la scelta si impone, qui sì che le due strade, essendo equivalenti come numero di miglia, assumono per così dire lo stesso peso. Ma una volta che il Surprise mette la prua a sud i dubbi sono fugati. E arriva nelle acque di Capo Horn dove fotografa e viene fotografato.
Volete allungare il ragionamento? Volete un'altra prova? Ambrogio Fogar doppia Capo Horn il 27 gennaio del '74 e settanta giorni dopo è in Nuova Zelanda. Anche se il nostro calcolo è approssimativo appare evidente una velocità media di quattro miglia l'ora. Infatti le oltre seimila miglia del percorso divise per le giornate impiegate danno un cumulo di novanta-cento miglia percorse dal Surprise nell'arco delle ventiquattro ore. E quante avrebbero potuto farne, al giorno, se il Surprise avesse messa la prora verso est? I venti sarebbero stati più favorevoli anche se il mare presumibilmente più inclemente perché dalla latitudine dove si era andato a collocare avrebbe preso le lunghe pettinate dei quaranta ruggenti (a meno di risalire l'Atlantico, ma questo sballa ancora di più i calcoli a favore di Fogar). Poniamo dunque una media di sei nodi. Una media altissima se tenuta per tempi assai lunghi. Fanno centoquarantaquattro miglia nelle ventiquattro ore. Ma in settanta giorni Fogar non sarebbe arrivato a Auckland dove è stato visto il 9 aprile. In settanta giorni Fogar avrebbe coperto diecimila miglia e avrebbe ancora dovuto penare per altri quattordici giorni prima di agguantare il porto della Nuova Zelanda. Ripeto: ammesso e non concesso che col Surprise e un uomo solo a bordo si possa correre

notte e giorno a una media di sei nodi per ottantaquattro giorni filati. (Come considerazione elementare diciamo che un uomo solo deve cominciare con l'escludere lo Spi che per la rotta verso est rappresenterebbe una vela capace di farti correre.)
Riprendiamo il viaggio. Il 4 febbraio del '74 comincia la tempesta del Pacifico Meridionale e il 5 il Surprise si rovescia. È qui che la stufa a carbone, rimasta aperta, lascia sfuggire tizzoni ardenti e fumiganti uno dei quali andrà a contatto con lo strumento di Ambrogio, l'ocarina, e vi rimarrà incastrato. Poiché la stufa di acciaio inossidabile — in pratica una pentola - era montata su strutture cardaniche, è chiaro che il rovesciamento del contenuto deve essere avvenuto perché TUTTO si è rovesciato.
Ora i soliti critici fanno presente che una capriola poppa-prua come l'ha descritta in questo libro Fogar non avrebbe risparmiato l'albero. Cioè risulterebbe tale e tanta l'accelerazione da deformare e tranciare qualsiasi sovrastruttura : a maggior ragione un albero con tutte le sue sartie. Ora, se il capitombolo sia avvenuto come in un laboratorio perfettamente "per punta" o se sia avvenuto per fasi intermedie in un ambiente-mare diverso da quello che può essere raffigurato in termini "esemplari", non può saperlo bene nemmeno Fogar perché quando avvenne il fatto era dabbasso, presumibilmente preoccupato, teso, nelle condizioni peggiori per rendere, poi, testimonianza "scientifica". Il navigatore descrivendo l'incidente ne dà la cronaca e le sensazioni che ne derivarono e vi si sovrammisero. Può darsi che invece di un coda-testa perfetto, sia stato un tonneau-quasi-testacoda. Ma che differenza fa? Sarebbe interessante saperlo (meglio se qualcuno l'avesse cinematografato...) per compiere o migliorare certi calcoli sulla resistenza dei materiali, ma dal punto di vista del racconto, del libro, la differenza è meno di zero. Una cosa dovette avvenire: la scuffia, il rovesciamento, l'imbarco imponente di acqua, dunque la vita ci stava andando di mezzo. Questo è il punto. Il rischio era di

grossa portata. Per il resto nessuno, ma proprio nessuno, può trovare il pelo nell'uovo. Perché ammesso che ci sia il pelo non c'è l'uovo. Infatti non sono proponibili né testimonianze né "prove tecniche". Ancora: avete mai chiesto a un poeta... eccetera, eccetera. Ed arriviamo all'episodio della balena. Il Surprise è a duemila miglia dalle coste cilene e a duemila miglia da quelle della Nuova Zelanda. Il 4 febbraio era cominciato il silenzio radio per l'acqua entrata a bordo durante la burrasca. Il silenzio radio insospettisce i nostri critici: che cosa starà facendo Fogar? Avrà preso un elicottero?
Che cosa volete che stesse facendo, cercava di stare a galla e di far miglia. Non è che si possa pretendere che ogni navigatore solitario sia marinaio, cuoco, scrittore e anche elettro-riparatore. Anzi gli apparecchi radio con o senza spruzzo d'acqua sono aggeggi dalla vita difficile e quando si zittiscono sono problemi seri anche per gli addetti ai lavori. È una esperienza che abbiamo provato tutti.
Al ritorno si vede che la barca ha ricevuto un colpo. Fogar ci descrive l'incontro con il Leviatano ed è una delle pagine più rapide e forse spontanee del libro che precede questo modestissimo sunto. Qualcuno potrà osservare: e perché non uno scoglio? E io potrei dire: e perché non il batiscafo di Piccard senior redivivo? Alcune osservazioni tecniche nascono di colpo: la botta è inferta a cavallo della linea di galleggiamento e parrebbe giusto pensare a "qualcosa" che si eleva oltre il pelo dell'acqua di parecchi centimetri. La barca non risulta scalfita in nessun'altra zona: personalmente sono portato a escludere lo scoglio anche perché dalla lista dei lavori di Auckland risulta profondamente piegato l'asse dell'elica senza altro danno alla carena: proprio come se il battello fosse ricaduto su un corpo solido ma relativamente "soffice" dopo la codata che lo sbatté in alto. Dicono: potrebbe essere stato l'investimento di un tronco alla deriva o di un serbatoio, una cassa metallica, semisommersa. Un accidente capitato proprio mentre sfilava in

lontananza o in vicinanza una balena? Oppure fatto dipendere dallo scrittore da una innocua balena avvistata giorni prima o giorni dopo? Certo, può essere anche così. Del resto dopo Melville e Moby Dick l'incontro con la balena è un tema d'obbligo per chi va in oceano. Anzi, vi confesserò che una grande balena nera l'ho avvistata anch'io a dieci miglia a ponente dell'isola d'Elba...

La curvatura dell'asse dell'elica senza altro danno all'opera viva mi fanno propendere per il cetaceo, ma nella sostanza non mi pare che faccia molta differenza. Poniamo si sia trattato di un bidone metallico semisommerso: ha sfondato o non ha sfondato? C'è stato o non c'è stato il rischio di perdere barca e beni? Evidentemente il rischio c'è stato perché il Surprise fu visto arrivare a Auckland in pessimo stato e abbiamo i conti del cantiere oltre a tutta un'altra sfilza di testimonianze. E allora, se il rischio di affondamento in pieno Pacifico c'è stato che cosa chiedete ancora? Quali raggi X pretendete fare alla coscienza e alla morale di un autore? C'è un rapporto di credibilità e di stima che nessuno ha il diritto di infrangere QUANDO NON VI SIANO PROVE CONTRARIE. Così è per tutti i libri, tutte le opere che partano dal segreto e dalla testimonianza unica dell'autore.

L'8 aprile Fogar avvista la Nuova Zelanda. Arriva in porto. È accolto e aiutato dal commodoro Arnauld Baldwin. Anche qui dunque abbiamo testimonianze irreprensibili. L'11 maggio il navigatore parte da Auckland per raggiungere l'Italia in presa diretta via Capo di Buona Speranza. Punta verso il sud dell'Australia. Mare di Tasmania. L'altra "famosa tempesta" che scaraventa in mare tutto l'equipaggio del Surprise. Fogar ha deciso di transitare nelle acque della isola di King sotto Melbourne. Ha davanti circa millesettecento miglia di mare. Il 22 maggio, arriva a Milano un telegramma spedito da Baldwin il commodoro : « Ambrogio è a circa metà del mare di Tasmania e conta di passare l'isola di King fra cinque o sei giorni ».

Abbiamo le carte meteorologiche con date e numeri, rilasciate dal servizio australiano. Anche qui non possono esserci dubbi. Il colmo della tempesta sulla costa di Sydney si ha il giorno 26 e dove poteva essere Fogar dopo quindici giorni dalla sua partenza? Calcolando una media di cento-centodieci miglia al giorno non poteva trovarsi che a 1500-1600 miglia dal porto di Auckland, appunto dove dice di essersi trovato: proprio all'imboccatura dello stretto di Bass. I danni sono tali che deve riparare a Sydney. Dove arriverà due giorni dopo. Abbiamo la testimonianza di vari giornali che con grandi foto e grandi titoli lo definiscono "redivivo". Nella tempesta si è perso corpi e beni un altro yacht, grandi navi hanno subito danni, mancano notizie di altre barche, gli elementi hanno prodotto anche danni a terra.
I supercritici hanno anche detto: "E se fosse stato in un porticciolino della costa meridionale?" Fogar partendo da Auckland aveva declinato l'offerta del commodoro Baldwin di carte nautiche dettagliate della costa meridionale australiana con queste parole : « Non le voglio, grazie, non desidero avere la tentazione di fermarmi ». D'altra parte in qualsiasi luogo avesse dato fondo, magari in una baia anziché un porto, sarebbe stato subito segnalato per le rigide norme contro l'immigrazione. E per altro ancora. Gli australiani infatti, per proteggere da malattie il loro bestiame disinfettano anche le scarpe dei viaggiatori. Logico quindi che la loro attenzione sia scrupolosa e continua. D'altra parte un fortunale del tipo incontrato in questo mare di Tasmania o si sopporta "navigando" o ci si difende in un porto ben riparato o se ci si ferma in costa si raddoppiano anziché diminuire le occasioni di naufragio. Qui c'è l'episodio di Ambrogio che rimane fuori dal Surprise appeso a una cintura di sicurezza mentre lo yacht si corica e sprofonda. Dai dati meteo che sono stati raccolti su quell'episodio io credo che la forza degli elementi era tale da distruggere uomo e barca. Che sia soltanto caduto fuoribordo mi sembra il minimo che poteva succedergli.

Che poi avesse avuto la fortuna di assicurarsi al suo legno questa non è circostanza rara anche se l'imprudenza più generalizzata pare viverci accanto. Quindi l'episodio è "credibile"? Bene, passiamo oltre. E "oltre" c'è la partenza da Sydney regolarmente "provata", l'attraversamento dello Stretto di Torres e il controllo al largo di Città del Capo compiuto dalle nostre autorità consolari. Infine la risalita dell'Atlantico e nuovo silenzio radio proprio poco prima di imboccare il Mediterraneo.
A questo punto la mia idea sarebbe stata di non pubblicare un solo rigo di questo mio "capitolo". Perché il semplice fatto di aver dovuto parlare in termini di "difesa" dei passaggi di Ambrogio Fogar è abbastanza umiliante per me, per lui soprattutto, e forse anche chi ha letto avrà provato un sottile senso di disagio. Io penso che imprese fortunate e proprio per questo leggendarie del tipo compiuto da Fogar non debbano essere più "toccate" in nessun senso, nemmeno per difenderle, perché inevitabilmente si rischia di diminuirne o appannarne i valori.
Ma quell'idolo tutto d'oro aveva una piccola unghia di piombo. È vero, l'aveva. E questo ha coinvolto anche noi. Ma in verità avevamo uno scopo o una speranza segreti: quello di invocare, alla fine, un atto di sensibilità e di amicizia anche da parte dei "critici" più sfegatati. Il mare non è lotta fra uomini. È giusto, dobbiamo stare attenti affinché il mare non diventi campo di mistificazioni e di truffe. Ma una volta superato questo punto, una volta in pace con tutte le "prove", mi pare che l'unica cosa giusta da fare sia ritrovare la pace e la meditazione in nome di tutto ciò che ci sorprende, ci interessa, ci esalta e ci fa vivere. Voglio dire che senza le storie di Fogar e di tanta altra gente che si chiama in altri mille modi, italiani o non italiani che siano, noi tutti saremmo più piccoli e meno umani. Guadagnamoci questa "promozione" con un patto di totale amicizia da sostituire a quello che fu un ingiusto dubbio totale.

Mauro Mancini

RINGRAZIAMENTI

A mia madre, per avermi scritto in Nuova Zelanda: «Bravo, adesso continua e torna presto».
A Nicolò Puccinelli, per avermi insegnato l'amore per il mare e per aver costruito Sur prise.
A Beppe Croce, presidente della Federazione Italiana Vela e vice presidente del CONI ; a Durand De La Penne, presidente della Lega Navale Italiana, e a Marco Notarbartolo di Sciara, presidente della Lega Navale Italiana di Milano perché si sono presi cura di mia moglie a terra e di me sul mare, trasmettendomi la bella certezza di poter contare sulla loro generosa amicizia, sempre.
Ai consoli italiani Ranieri Fomari (Rio de Janeiro) e Lorenzo Mot (Sydney) perché mi hanno inserito nelle loro famiglie per tutto il tempo dei miei soggiorni.
Agli amici della Nuova Zelanda: Arnold Baldwin, generoso e paterno, Hugh Wrigt e famiglia, amici e ospiti di grande aiuto, Den Burrage caro compagno che si è preso il compito di rendere efficiente l'impianto radio di Surprise, e Nino che mi ha più volte ospitato nel suo ristorante italiano: a tutti il mio più caloroso grazie.
All'amico Alessandro Rozzi, per avermi ricordato nella mia solitudine la bellezza della nostra insensata gioventù.
All'amico Alberto Camerini per la signorilità con cui si è sempre comportato nei miei confronti.
Alle Società: Plasmon, Star, Simmenthal, Liebig, Fujifilm, Faryman

(Nanni), Meccanica Lomagna (Can-clini), Sundek Sails (Carozzo), Champion Marine (Bianca) per il particolare trattamento nelle forniture dei vari prodotti prima della partenza.
A mia sorella Rita, a Donata e ai collaboratori dell'agenzia di assicurazioni in cui lavoro, per aver sopportato con buon umore la mia assenza.
A Gianfranco Pacchiani, che con fiducia e generosità, mi ha consegnato il timone a vento della sua barca : è stato indispensabile.
A Giancarlo Scalfari e Guido Parigi, che, con la loro assiduità, hanno seguito, per le riviste nautiche, il viaggio del Surprise dall'inizio, quando pochi lo credevano possibile.
Per tutti i radioamatori ne ringrazio uno in particolare : Benito Bartolucci di Fucecchio, che oltre ad avermi aiutato in mare, ha dimostrato di saper continuare l'amicizia con il Surprise e con me anche a terra, dove forse è più difficile.
Infine all'amico Eolo Attilio Pratella, per aver dedicato un anno della sua vita al mio viaggio.

DIZIONARIO DEI TERMINI MARINARI

BEN RIZZATO Ben legato, p. 39.
BOLINA Andatura di una barca quando risale il vento.
BOMA Parte mobile orizzontale dell'albero, p. 34.
CIMA Corda, p. 39.
CIMETTA Cordino, p. 39.
DRIFTER Nome di una grande vela di prua, p. 34.
DRITTA Destra.
DRIZZE E SCOTTE Cavi (metallici e/o tessili) che servono per la manovra delle vele, p. 37.
EFFEMERIDI Tabelle che riportano annualmente i dati per sole luna e alcune stelle: servono per calcolare il punto nave, p. 24.
FALCHETTA Bordo che collega lo scafo alla coperta, p. 80
GARROCCI Piccoli ganci che tengono la vela fissata allo strallo, p. 38.
GENOA La vela più grande di prua, p. 23.
MASCONE Parte anteriore della barca, tra la prua e la metà, p. 39.
MIGLIO MARINO Equivale a 1852 metri. Un nodo equivale a un miglio all'ora, p. 20.
PENNA E MURA Nome di due dei tre angoli di una vela, p. 38.
SARTIE-PATERAZZO Cavi metallici che sostengono l'albero, p. 56.
SENTINA La «cantina» della barca sotto il «pagliolo» (= pavimento), p. 40.

STRALLO Cavo metallico che sostiene l'albero dalla parte anteriore, p. 29.
TANGONE Palo di metallo che tiene aperta la vela, p. 34.
TERZAROLARE Manovra per ridurre la superficie di una vela (randa), p. 22.
TIMONE A VENTO Sistema meccanico per autogovernare la barca, p. 21.
TORMENTINA La vela più piccola, che si issa a prua nella burrasca, p. 22.
VAREA Parte terminale del boma, p. 36.